



3003 Bern, 30. Juli 2012

Flughafen Zürich

Plangenehmigung

Ausbau der Parkieranlagen

- Parkhaus 6 – Erweiterung Ost (P6 Ost)
 - Parkdeck P70
 - Parkplätze P9, P12-100 und P16
 - Parkhaus P64
-

Inhaltsverzeichnis

A.	Sachverhalt	7
1.	Ausgangslage	7
1.1	Im Rahmen der 5. Bauetappe genehmigte Parkplätze	7
1.2	Entscheid des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) über die Parkplatzbilanz	7
1.3	Erwartete Entwicklung.....	10
2.	Plangenehmigungsgesuche	10
2.1	Gesuche	10
2.2	Begründung	11
2.3	Nebenanlage-Projekt «The Circle»	13
2.4	Bezug zu weiteren bereits genehmigten bzw. geplanten Vorhaben.....	14
2.5	Gesuchsunterlagen	16
2.6	Andere zu berücksichtigende Unterlagen	17
2.7	Koordination von Bau und Flugbetrieb	17
3.	Instruktion	18
3.1	Anhörung, Aussteckung, Publikation und öffentliche Auflage	18
3.2	Vollständigkeit der Unterlagen und Vorgehen der Leitbehörde.....	18
3.3	Fristerstreckung	19
3.4	Einsprachen	20
3.5	Stellungnahmen aus der Anhörung	20
3.6	Stellungnahme der FZAG.....	21
3.7	Zweite Anhörung.....	22
3.8	Stellungnahmen aus der zweiten Anhörung	22
4.	Anträge	23
4.1	Stellungnahmen des Kantons Zürich.....	23
4.2	Einsprache, Stellungnahmen der Stadt Kloten	27
4.3	Einsprache, Stellungnahmen der Stadt Opfikon	30
4.4	Stellungnahme der Gemeinde Rümlang.....	31
4.5	Stellungnahmen des BAFU	33
4.6	Stellungnahmen des ARE	36
4.7	Stellungnahmen des ASTRA.....	38
4.8	Einsprache des VCS	40
4.9	Einsprachen von Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) und überparteilicher Arbeitsgruppe Zürich-Nord (AGZN).....	42
4.10	Anträge der FZAG zu Verfahrensablauf bzw. zu verfügbaren Feststellungen.....	44
B.	Allgemeine Erwägungen	47
1.	Formelles	47
1.1	Zuständigkeiten.....	47
1.2	Verfahren	48
1.3	Einsprachen	50

2.	Materielles.....	54
2.1	Verantwortung des Flugplatzhalters	54
2.2	Begründung	54
2.3	Umfang der Prüfung, Vorgehen zur Entscheidungsfindung und Gegenstand der Verfügung.....	55
C.	Erwägungen zum Gesamtvorhaben.....	59
1.	Unterlagen zu Verkehrsaufkommen, Parkplatzbedarf und UVP	59
1.1	Methoden und Vorgehen für die Parkplatz- und Verkehrsberichte.....	59
1.2	UVB	61
1.3	Fazit	62
2.	Raumplanung.....	62
2.1	Sachplanerfordernis	62
2.2	Genehmigungsfähigkeit von Infrastrukturanlagen am Flughafen Zürich	64
2.3	Abstimmung mit weiteren Planungsinstrumenten	65
2.4	Modalsplit als Steuerungsgrösse.....	73
2.5	Stellungnahmen zu SIL-Relevanz und Modalsplit-Zielen.....	77
2.6	Würdigung der Stellungnahmen zu SIL-Relevanz und Modalsplit-Zielen.....	81
2.7	Parkplatzbedarf	84
2.8	Kapazitäten des Verkehrsnetzes	92
2.9	Stellungnahmen zu Verkehrsmodell und Leistungsbeurteilung.....	98
2.10	Stellungnahme der FZAG.....	100
2.11	Würdigung der Stellungnahmen zu Verkehrsmodell und Leistungsbeurteilung	100
2.12	Fazit zur raumplanerischen Abstimmung insgesamt	100
3.	Umweltverträglichkeitsprüfung, übergeordnete Bereiche.....	101
3.1	Umweltverträglichkeitsbericht.....	102
3.2	Stellungnahme des BAFU	106
3.3	Stellungnahme des Kantons Zürich.....	110
3.4	Einsprachen	110
3.5	Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des Kantons und des VCS	112
3.6	Würdigung der Stellungnahmen und Einsprachen zur UVP.....	113
3.7	Zusammenfassendes Fazit zu Raumplanung und UVP.....	119
4.	Weitere Anträge	119
4.1	Weitere Anträge des Kantons Zürich.....	119
4.2	Weitere Anträge der Gemeinde Rümlang	122
4.3	Anträge der FZAG	123
5.	Fazit des UVEK zum Gesamtvorhaben	124
5.1	Gesuchsunterlagen	124
5.2	Raumplanerische Abstimmung.....	124
5.3	Umweltverträglichkeit	125
5.4	Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens	125
5.5	Genehmigungsfähigkeit der Projekte P6 Ost und P70.....	125

D.	Projektspezifische Erwägungen P6 Ost	127
1.	Materielles	127
1.1	Umfang der Prüfung	127
1.2	Begründung	127
1.3	Unterlagen P6 Ost	127
1.4	Beschrieb P6 Ost	128
1.5	Eigentumsverhältnisse	131
1.6	Spezifische Stellungnahmen zum Teilprojekt Erweiterung P6 Ost	131
1.7	Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)	132
1.8	Stellungnahme der FZAG zu den weiteren Anträgen der Fachstellen	132
1.9	Bauliche Anforderungen	132
1.10	Revisionspläne	133
1.11	Anträge zur Sicherheit von Zoll und Kantonspolizei	133
1.12	Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit	133
1.13	Brandschutz	134
1.14	Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen	135
1.15	Anforderungen an behindertengerechtes Bauen	136
1.16	Projektspezifische UVP P6 Ost	136
1.17	Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten	145
1.18	Vollzug	146
1.19	Fazit	146
E.	Projektspezifische Erwägungen zum P70	147
1.	Materielles	147
1.1	Umfang der Prüfung	147
1.2	Begründung	147
1.3	Unterlagen P70	147
1.4	Beschrieb P70	147
1.5	Eigentumsverhältnisse	149
1.6	Spezifische Stellungnahmen zum Teilprojekt Erweiterung P70	149
1.7	Voraussetzung für die Realisierung	150
1.8	Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)	150
1.9	Stellungnahme der FZAG zu den weiteren Anträgen der Fachstellen	150
1.10	Bauliche Anforderungen	150
1.11	Revisionspläne	151
1.12	Anträge zur Sicherheit von Zoll und Kantonspolizei	152
1.13	Brandschutz	152
1.14	Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen	153
1.15	Anforderungen an behindertengerechtes Bauen	154
1.16	Projektspezifische UVP P70	154
1.17	Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten	158
1.18	Weitere Anträge der Gemeinde Rümlang	159
1.19	Vollzug	160

1.20	Fazit	160
F.	Weitere Erwägungen	161
1.	Gebühren.....	161
2.	Eröffnung und Bekanntmachung	161
G.	Verfügung	163
I.	Gesamtvorhaben.....	163
1.	Gegenstand	163
2.	Auflagen.....	163
3.	Weitergehende Anträge	165
II.	Erweiterung Ost des Parkhauses P6 (P6 Ost).....	167
1.	Gegenstand	167
2.	Auflagen.....	168
3.	Weitergehende Anträge	174
III.	Parkdeck P70	175
1.	Gegenstand	175
2.	Bedingung.....	176
3.	Auflagen.....	176
4.	Weitergehende Anträge	180
IV.	Parkhaus P64	181
V.	Parkplätze P9, P12-100 und P16	181
VI.	Gebühren.....	181
VII.	Eröffnung und Bekanntmachung	183
	Beilagen.....	185
	Rechtsmittelbelehrung.....	185

A. Sachverhalt

1. Ausgangslage

1.1 *Im Rahmen der 5. Bauetappe genehmigte Parkplätze*

Im Rahmen der Bewilligungsverfahren zur 5. Bauetappe ermittelte der Kanton Zürich als damaliger Flughafenhalter den zukünftigen Parkplatzbedarf und untersuchte die Umweltauswirkungen des landseitigen Verkehrs. U. a. gestützt auf die Ergänzungen zum Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) Rahmenkonzession 5. Bauetappe erteilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) am 5. November 1999 die Baukonzession für das Projekt «Dock Midfield». In diesem Hauptentscheid für die 5. Bauetappe wurden auch alle übergeordneten Belange behandelt. In Bezug auf den landseitigen Verkehr wurde in den Erwägungen festgestellt, der im Modalsplit-Konzept ausgewiesene Parkplatzbedarf von 2700 zusätzlichen Parkplätzen sei genügend begründet. Festzuhalten sei jedoch, dass mit dieser Baukonzession nur die in der 5. Bauetappe enthaltenen zusätzlichen 2700 und die vorbestehenden 14400 Parkplätze bewilligt würden. Soweit der Gesuchsteller über diese Zahlen hinausgehende Parkplätze erstellen wolle, sei darüber in einem neuen Plangenehmigungsverfahren zu befinden (Erwägungen 4.3.5.5 der Baukonzession «Dock Midfield»). Zum landseitigen Verkehr enthielt die Verfügung zum «Midfield» die Auflagen, das Modalsplit-Konzept vom Juli 1998 umzusetzen (Auflage 2.5.1) und ein Controlling-Konzept auszuarbeiten (Auflage 2.5.3). Die gegen die Baukonzession beim Bundesgericht erhobenen Beschwerden wurden mit Entscheid vom 8. Dezember 2000¹ vollumfänglich abgewiesen, insbesondere auch der Antrag des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) auf Plafonierung der Parkplätze auf einem niedrigeren Stand; die Verfügung zum «Dock Midfield» und mit ihr das basierend auf der Umweltverträglichkeitsprüfung 5. Bauetappe genehmigte Kontingent von 17107 Parkplätzen sind somit rechtskräftig.

1.2 *Entscheid des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) über die Parkplatzbilanz²*

Am 3. Januar 2005 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG), die nun anstelle des Kantons Zürich die Betriebskonzession innehat, dem BAZL die Parkplatzbilanz als Teil des Parkplatzbewirtschaftungskonzepts und die Ergebnisse der Erhebung zum landseitigen Verkehr (Grunderhebung 2003) ein.

¹ BGE 126 II 522 E. 28a S. 115

² Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2008; Parkplatzbilanz vom Dezember 2004 und Erhebung zum Modalsplit: Überprüfung der Auflagen aus der Baukonzession Dock Midfield.

Das BAZL entschied über die Parkplatzbilanz mit Verfügung vom 15. Oktober 2008 nach Anhörung der kantonalen und kommunalen Stellen; gegen diese Verfügung wurden keine Beschwerden erhoben, sie ist rechtskräftig.

Bei der Parkplatzbilanz, aus welcher ersichtlich wird, wie viele Parkplätze für die flugplatzbetriebsbezogene Nutzung erstellt worden sind bzw. betrieben werden, und der Erhebung zum landseitigen Verkehr handelt es sich um Controlling-Instrumente zur Überprüfung der Bedingungen und Auflagen aus der Baukonzession «Dock Midfield» vom 5. November 1999. Die Aufsicht über die Einhaltung der Vorgaben und Auflagen aus den vom UVEK erteilten Plangenehmigungen obliegt gemäss Art. 3 Abs. 2 LFG³ und Art. 27g VIL⁴ dem BAZL (vgl. Verfügung zur Parkplatzbilanz vom 15. Oktober 2008, E. 1).

Die Parkplatzsituation stellte sich gemäss Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2008 somit wie folgt dar:

- Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung 5. Bauetappe wurden die Auswirkungen auf die Umwelt, welche durch den Betrieb von 17 107 Parkplätzen verursacht werden, als umweltverträglich beurteilt. Dabei handle es sich um die maximal zulässige Anzahl bewirtschafteter Parkplätze (Bewirtschaftungskontingent) (E. 2.1.4);
- die Erstellung von mehr als 17 107 Parkplätzen während einer befristeten Zeitdauer ist dann möglich, wenn trotz der zusätzlichen Parkplätze die Anzahl genutzter Parkplätze das Bewirtschaftungskontingent von 17 107 Parkplätzen nicht übersteigt. Eine solche Konstellation liegt z. B. während Sanierungsphasen bestehender Parkhäuser vor (E. 2.1.4; vgl. Ziffer A.2.4.1 unten);
- neue Parkplätze oder Parkplatzverschiebungen innerhalb der Bewirtschaftungsgrenze von höchstens 17 107 Parkplätzen können ohne Durchführung einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung genehmigt werden, da vom UVEK basierend auf der Umweltverträglichkeitsprüfung 5. Bauetappe ein Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent bewilligt worden ist.

Betreffend Passagiervolumen und genehmigtes Parkplatzkontingent stellte das BAZL in seiner Verfügung fest (E. 2.1.6):

- Der mit der Erteilung der Baukonzession «Dock Midfield» genehmigte Parkplatzbedarf von 17 107 Parkplätzen wurde vom UVEK gestützt auf den Ergänzungsbericht zum UVB Rahmenkonzession 5. Bauetappe (Synthesebericht) als umweltverträglich beurteilt. Sämtliche Auswirkungen der 5. Bauetappe in den Bereichen Luft und Lärm, welche von der nach dem Bundesgerichtsurteil zur Rahmenkonzession neu erstellten Luftverkehrsprognose direkt oder indirekt beeinflusst werden, wurden in diesem ergänzenden UVB abgehandelt. Für die ge-

³ Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG); SR 748.0

⁴ Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL); SR 748.131

mässig revidierter Luftverkehrsprognose angenommen 36 Mio. Passagiere gab der Gesuchsteller in jenem Verfahren einen Bedarf von 21 288 Parkplätzen für den Betriebszustand Zt+ (2010) an. Mit der Baukonzession «Dock Midfield» wurde jedoch lediglich ein Bewirtschaftungskontingent von 17 107 Parkplätzen genehmigt.

- Für 36 Mio. Passagiere ist somit ein Parkplatzbedarf von 21 288 Parkplätzen als umweltverträglich beurteilt worden. Das BAZL kam daher in Übereinstimmung mit dem BAFU zum Schluss, dass basierend auf der Umweltverträglichkeitsprüfung 5. Bauetappe vor Erreichen eines Passagiervolumens von rund 28,9 Mio. Passagieren⁵ das Bewirtschaftungskontingent von 17 107 Parkplätzen nicht überschritten werden dürfe.

Schon in seinem Urteil vom 19. Februar 1998 zum Parkdeck P40 hatte das Bundesgericht Folgendes festgehalten⁶: «Stellen Flugplatzbauten luftfahrtrechtlich eine Einheit dar, so hat dies aber auch zur Folge, dass die geplanten Änderungen der Anlagen – seien sie in Teilprojekte gegliedert oder zusammengefasst – in gesamtheitlicher Betrachtung vorbereitet und geprüft werden müssen. Steht fest, dass ein Änderungsprojekt, wie etwa die Vergrösserung der Parkplatzzahl im Flughafenkopf, in relativ rasch aufeinanderfolgenden Etappen verwirklicht werden soll, oder liegen den Behörden Konzessionsgesuche für verschiedene Teil-Umbauten vor, die sich gesamthaft auf die Umwelt auswirken könnten, so ist die Umweltverträglichkeit des einzelnen Vorhabens unter Einbezug der anderen Teile zu prüfen und erscheint die auf ein Einzelprojekt beschränkte Behandlung unzulässig. Das gilt sowohl für die Frage, ob überhaupt eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Sinne von Art. 9 USG⁷ durchzuführen sei, wie für den Inhalt und Umfang dieser Prüfung selbst.»

Für den Fall, dass sich ein Bedarf für die Erhöhung des Parkplatzkontingents abzeichne, hielt das BAZL schliesslich fest (E. 2.1.6):

- Sollte aus Sicht der FZAG ein dringender Bedarf zur Erhöhung des Parkplatz-Bewirtschaftungskontingents bestehen, ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Erstellung und Bewirtschaftung zusätzlicher Parkplätze eine neue, umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Diese müsse sämtliche flughafenbezogenen Parkplätze umfassen und auf einer neuen, an die Flugverkehrsprognose des vorläufigen Betriebsreglements angepassten Prognose des Passagiervolumens beruhen.

Diese Anforderung des BAZL entspricht derjenigen des Bundesgerichts aus dessen oben erwähnten Entscheid vom 19. Februar 1998.

⁵ Berechnung: $\frac{100 \times 17\,107}{21\,288} = 80,36$ Prozent von 36 Mio. Passagieren = 28,93 Mio. Passagiere

⁶ BGE 124 II 75 E. 7a) S. 16

⁷ Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz); SR 814.01

1.3 Erwartete Entwicklung

Sämtliche im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) geprüften Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich gehen für die nächsten zehn bis zwanzig Jahre von einem kontinuierlichen Wachstum der Passagierzahlen aus.

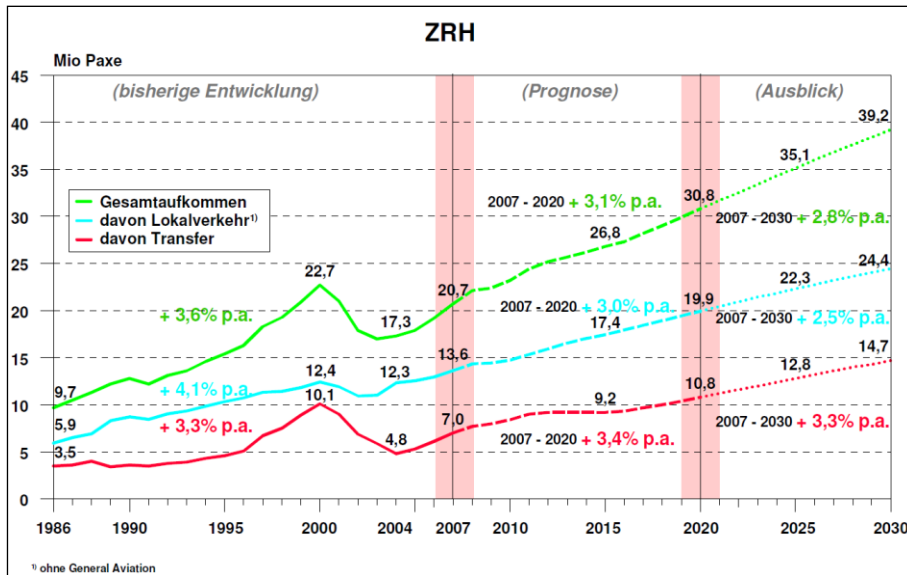


Abb. 1: Prognose des Passagieraufkommens für den Flughafen Zürich (Quelle: Intraplan GmbH, Prognose für verschiedene Flugbetriebsvarianten mit unterschiedlichen Kapazitäten für den Flughafen Zürich, 4.5.2009, S. 27)

Unter dieser Annahme ergibt sich zwangsläufig auch eine Zunahme des landseitigen Verkehrs – mit oder ohne zusätzliche Parkplätze.

Die Herausforderung besteht nun darin, Lösungsansätze zu finden, wie dieser zusätzliche Verkehr rechtskonform auf die verschiedenen Verkehrsträger Strasse (mit motorisiertem Individualverkehr und Bussen des öffentlichen Verkehrs), Schiene (Tram, S-Bahn, Fernverkehr) und von untergeordneter Bedeutung Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer etc.) verteilt werden kann, ohne einen Kollaps des Systems zu riskieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit des Flughafens sicherzustellen.

2. Plangenehmigungsgesuche

2.1 Gesuche

Die FZAG reichte am 11. November 2010 beim BAZL zuhanden des UVEK die Plangenehmigungsgesuche für vier Parkplatzprojekte ein. Sie beantragt mit diesen die Genehmigung von insgesamt 7 100 neuen Parkplätzen bis ins Jahr 2020.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Vorhaben:

- Erweiterung Ost des Parkhauses 6 (P6 Ost) um 2 817 Parkplätze – davon 469 unterirdisch; Standort: Flughafenareal zwischen bestehendem P6 und Speditionshalle, Erschliessung über den Butzenbüelring, geplante Ausführung 2012–2014;
- Parkdeck P70: Verschiebung des bestehenden Parkdecks P40 vom Butzenbüel auf den Parkplatz P70 im Bereich Werkhof/Rohr mit 242 zusätzlichen Parkplätzen zu den dort bestehenden; Standort: Flughafenareal, Rohrstrasse, auf dem bestehenden Parkplatz P70, Erschliessung: via Flughafenstrasse / neue Rohrstrasse, geplante Ausführung: 2013;
- Parkplätze P9, P12-100 und P16: Definitive Weiternutzung der mit Plangenehmigung des UVEK vom 1. April 2009 für eine provisorische Nutzung während der laufenden Parkhaussanierungen genehmigten 1 000 oberirdischen Parkplätze, davon 654 auf P9, 183 auf P12-100 und 163 auf P16; Standorte: Flughafenareal, Steinenbüel, Rächtenwisen und GAC/Fracht, Erschliessung: wie bisher via Flughafen- und Bimenzältenstrasse;
- Parkhaus P64: Neubau im Gebiet der bestehenden Parkplätze P64/P65 mit 3 041 zusätzlichen Parkplätzen, davon 1 402 unterirdisch; Standort: Flughafenareal, Hangarstrasse, im Gebiet der bestehenden Parkplätze P64/65, Erschliessung: via Birch- und Hangarstrasse, geplante Ausführung: 2015–2017.

2.2 *Begründung*

2.2.1 Begründung für den Ausbau der Parkierungsanlagen insgesamt

Schon in ihrer Stellungnahme vom 3. Juli 2008 zur Parkplatzbilanz hatte die FZAG ausgeführt, das dem UVB 5. Bauetappe zugrunde gelegte Passagiervolumen habe sich nicht auf die konkret zur Bewilligung beantragten Parkplätze, sondern auf den für das Jahr 2010 veranschlagten Parkplatzbedarf bezogen. Basierend auf der damaligen Luftverkehrsprognose für die für das Jahr 2010 zu erwartenden 34 Mio.⁸ Passagiere sei unter Berücksichtigung diverser Annahmen – wie der Einhaltung des Modalsplits oder der zu erwartenden Aufteilung zwischen Lokal- und Transferpassagieren – ein Bedarf von 20 300 bis 22 000 Parkplätzen ermittelt worden. Dem UVB sei schliesslich die Nutzung von 21 288 Flughafenparkplätzen zugrunde gelegt worden. Obwohl dieses damals für das Jahr 2010 prognostizierte Passagieraufkommen erst später erreicht werde, erscheine es wahrscheinlich, dass der für 34 Mio. Passagiere veranschlagte Parkplatzbedarf bereits bei einer klar tiefer liegenden Gesamtpassagierzahl erreicht sein werde, da sich das Verhältnis der Passagieranteile stärker als erwartet zugunsten der für den Parkplatzbedarf relevanten Lokalpassagiere entwickelt habe.

⁸ Im UVB-Synthesebericht (S. 6) und der Baukonzession Dock Midfield (S. 21) wird von 36 Mio. Passagieren ausgegangen.

Die FZAG begründet nun die vier Vorhaben wie folgt: Die Auslastung der Parkhäuser am Flughafen sei in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Im Jahr 2008 sei es an 20 bis 30 Tagen zu Engpasssituationen gekommen, in denen der Flughafen keinen reibungslosen Betrieb der landseitigen Erschliessung mehr habe gewährleisten können. Die Nachfrage nach Parkplätzen am Flughafen Zürich werde im grossen Masse durch Lokalpassagiere und Angestellte bestimmt. Engpasssituationen entstünden deshalb primär in der Wochenmitte während der Mittagsspitze, wenn einerseits eine hohe Anzahl Geschäftsreisender die Parkhäuser belege und sich andererseits die Schichtpläne der Mitarbeitenden überlagerten.

Der gestiegene Parkplatzbedarf sei auf mehrere Gründe zurückzuführen. Der Hauptgrund liege in der veränderten Zusammensetzung der Passagiersegmente. So sei der für den Parkplatzbedarf wichtige Anteil an Lokalpassagieren, welcher im Rahmen der Prognose zur 5. Bauetappe für das Jahr 2010 mit 55 Prozent beziffert worden war, überproportional gestiegen und habe im Jahr 2008 tatsächlich 65 Prozent betragen. Weiter habe sich gezeigt, dass die zeitliche Überlagerung der einzelnen Schichten der Mitarbeiter grösser sei als 1997 prognostiziert. Gerade Schichtarbeitende hätten oft keine Alternative zum Auto, da die Arbeitszeit entweder sehr früh beginnt oder sehr spät endet.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs habe der Flughafen in den letzten Jahren verschiedene Massnahmen getroffen und den Modalsplit kontinuierlich auf 46 Prozent gesteigert, was international wie auch regional eine absolute Spitzenleistung sei. Das Erreichen eines hohen Modalsplits bleibe auch ein wichtiges Ziel für die Zukunft. Gleichzeitig müsse der Flughafen seinen Grundauftrag aus der Betriebskonzession in Bezug auf die Gewährleistung eines ordnungsgemässen Betriebes erfüllen und die entsprechende Infrastruktur dafür zur Verfügung stellen, wozu insbesondere auch eine ausreichende Anzahl Parkplätze gehöre.

2.2.2 Begründung der einzelnen Projekte

Die einzelnen Projekte begründet die FZAG wie folgt:

a) Erweiterung P6 Ost

Die Nachfrage nach Passagier-Parkplätzen sei am Flughafenkopf am grössten. Im Vordergrund stünden kurze Wege und eine gute, übersichtliche Erreichbarkeit der Check-In-Einrichtungen. Gleiches gelte für Parkplätze des fliegenden Personals; seine Arbeitsplätze für die Flugvorbereitungen befänden sich im OPS-Center, unmittelbar beim P6. Die Erweiterung des bestehenden Parkhauses stelle daher die beste Option für eine schnelle Bewältigung der Engpasssituation bei den Parkplätzen dar.

b) Projekt P70

Im Bereich Werkhof/Rohr seien im Rahmen der Sicherheitsanforderungen (Staff-Screening III) offene Parkplätze ausserhalb des Flughafenzauns geschaffen

worden. Der Flughafen erwarte aufgrund der geplanten neuen Nutzungen auf den im SIL ausgewiesenen Flächen, dass in den nächsten Jahren ein weiterer Parkplatzbedarf in diesem Bereich entstehen werde. Der Ausbau der Parkierungsanlage im Rohr könne unter Verwendung des nicht mehr benötigten Parkdecks P40 erfolgen. Es solle demontiert und am neuen Ort wieder aufgebaut werden.

c) Definitive Weiternutzung Parkplätze P9, P12-100 und P16

Die Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich werde in grossem Masse durch Lokalpassagiere und Angestellte bestimmt. In der Prognose zum SIL-Objektblatt werde mit einem weiteren Wachstum der Lokalpassagiere gerechnet. Die Parkplätze Steinenbüel (P9), Rächtenwiesen (P12-100) und Knoten Fracht (P16) böten die Möglichkeit, durch Verlegung von Mitarbeiterparkplätzen an diese Standorte eine Entlastung der Parkhäuser am Flughafenkopf zu erreichen.

d) Neubau Parkhaus P64

Das Parkhaus P64 im Gebiet Rohrholz gebe die Möglichkeit, Langzeitparkplätze zu günstigeren Konditionen anzubieten. Passagieren, die ihren Wagen für eine längere Abwesenheit abstellen wollten, könne so eine attraktive Alternative angeboten werden. Im Weiteren könnten hier auch Mitarbeiterparkplätze realisiert werden. Die Verbindung zum Flughafenkopf könne mit einem Shuttle oder mit der Glattalbahn gewährleistet werden.

2.3 Nebenanlage-Projekt «The Circle»

Parallel zum Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen (Flugplatzanlagen im Sinne von Art. 37 Abs. 1 LFG) wird das Immobilienprojekt «The Circle» (Nebenanlage gemäss Art. 37m Abs. 1 LFG) geplant, welches über rund 1000 eigene Parkplätze verfügen soll. Da dieses Vorhaben im gleichen Projektperimeter liegt wie der Hauptteil der beantragten Flughafenparkplätze, müssen auch seine Auswirkungen auf Verkehrssystem und Umwelt im Sinne des erwähnten BGE zusammen mit den Flughafenparkplätzen geprüft und beurteilt werden. Die übergeordneten Gesuchsunterlagen wie UVB und Verkehrsberichte umfassen denn auch neben den Flughafenparkplätzen auch diejenigen des «Circle».

2.3.1 Baurechtlicher Vorentscheid

Während der Anhörungsfristen zu den Flughafenparkplätzen hat der Kanton Zürich am 16. Mai 2011 auf Antrag der FZAG einen baurechtlichen Vorentscheid mit Verbindlichkeit gegenüber Dritten betreffend die Parkplätze für das Projekt «The Circle» erlassen, in dem er – insbesondere gestützt auf die kantonale «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» (Baudirektion, AWEL 1997) – festschrieb, dass für den «Circle» maximal 957 Parkplätze statt der beantragten 1523 erstellt werden dürften.

2.3.2 Baugesuch «The Circle»

Am 21. Oktober 2011 reichte die FZAG bei der Stadt Kloten das Baugesuch für das Vorhaben «The Circle» ein. Sie passte darin einerseits die beantragte Parkplatzzahl den Vorentscheiden von Kanton und Stadt Kloten an und überarbeitete andererseits die Verkehrserschliessung des «Circle»-Areal gegenüber dem Projektstand, der dem UVB und den Verkehrsmodellberechnungen zugrunde gelegen hatte (vgl. Baugesuch «The Circle», Bericht Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilung Flughafen Zürich inkl. «The Circle», FZAG/Teamverkehr, 21.10.2011). Der Kanton hörte am 27. Oktober 2011 das BAZL dazu an. Das BAZL teilte nach Prüfung der Unterlagen in seinem Schreiben vom 7. November 2011 an den Kanton mit, dass es sich beim Vorhaben um eine Nebenanlage im Sinn von Art. 37^m LFG und 29 VIL handelt und es das Projekt einer luftfahrtspezifischen Prüfung im Sinne von Art. 9 VIL unterziehen, gleichzeitig aber auch prüfen werde, ob bzw. welche Auswirkungen vom Projekt «The Circle» auf die landseitige Erschliessung des Flughafens ausgehen könnten.

Das BAZL nahm zum «Circle» am 23. Dezember 2011 Stellung. Die Ergebnisse seiner luftfahrtspezifischen Prüfung sind im vorliegenden Fall nicht von Belang, da aber auch die landseitigen Erschliessungsanlagen (insbesondere Strassennetz und Flughafenparkplätze) als Flugplatzanlagen gelten, wird auf das Verhältnis zwischen «Circle» und den Flughafenparkplätzen auch in den folgenden Erwägungen einzugehen sein (vgl. Ziffern B.1.1.2, C.1.1.3, C.2.7.7 und C.2.8.4).

2.3.3 Baubewilligung der Stadt Kloten

Die Stadt Kloten hat die vom Kanton geforderte Reduktion der Parkplätze auch in ihre baurechtliche Bewilligung vom 6. März 2012 übernommen. Dieser Entscheid wurde nicht angefochten und ist somit rechtskräftig. Für den «Circle» ist daher von 957 realisierbaren Parkplätzen auszugehen.

2.4 *Bezug zu weiteren bereits genehmigten bzw. geplanten Vorhaben*

2.4.1 Temporäre Nutzung der Parkplätze P9, P12-100 und P16⁹

Das UVEK genehmigte für die Zeit der Parkhaussanierungen eine temporäre Nutzung auf diesen Parkflächen. Nun sollen sie nach Abschluss der Sanierungsarbeiten definitiv bewilligt werden.

⁹ Plangenehmigung des UVEK vom 1. April 2009

2.4.2 Erweiterung P6 Süd / Abbruch P5 und Verschiebung P40¹⁰

Die Erweiterung P6 Süd ist zur Zeit im Bau und das Parkhaus P5 wird mit der Inbetriebnahme dieser Erweiterung ausser Betrieb genommen. Das P40 soll demontiert und 2012/2013 auf dem P70 wieder aufgebaut werden. Das Parkhaus P5 soll abgebrochen werden, sobald die Fläche für das Projekt «The Circle» gebraucht wird, spätestens aber zwei Jahre nach der Inbetriebnahme des P6 Süd. Weiter hält die FZAG fest, dass die frei werdenden Flächen durch das Projekt «The Circle» beansprucht würden und keine andere Nutzung vorgesehen sei.

2.4.3 Verlegung Flughafenstrasse im Bereich Speditionszentrum und P6¹¹

Vor Baubeginn am P6 Süd wurde die Flughafenstrasse unmittelbar vor dem P6 verlegt. Die Ausführung des Vorhabens ist bauliche Voraussetzung sowohl für die Realisierung der Erweiterungen P6 Süd als auch P6 Ost. Mit der Verlegung wurden die Werkleitungen angepasst und verschoben.

2.4.4 Wegfahrtbrücke P6¹²

Mit vorliegendem Gesuch zum P6 Ost war auch die Erstellung einer neuen Wegfahrtbrücke aus dem P6 beantragt worden, die an die zur Zeit im Bau befindliche Erweiterung Süd des P6 anschliesst. In der Zwischenzeit wurde die Wegfahrtbrücke aus dem Gesuch P6 Ost herausgelöst und als Projektänderung des P6 Süd vom UVEK genehmigt.

2.4.5 Verlegung RFS¹³-Platz

Der RFS-Platz des Speditionszentrums muss vor Baubeginn des P6 Ost an einen neuen Standort verlegt werden. Für den Ersatz ist dem UVEK ein Plangenehmigungsgesuch einzureichen.

2.4.6 Umbau Vorfahrt mit Bewirtschaftung

Im Juni 2012 reichte die FZAG beim BAZL ein Plangenehmigungsgesuch für den Umbau der Vorfahrt an den Terminals 1 und 2, Ankunft- und Abflugebene inkl. Schrankenanlage zur Bewirtschaftung, ein. Nach Prüfung der Unterlagen wird das BAZL das entsprechende Verfahren eröffnen.

¹⁰ Plangenehmigung des UVEK vom 4. April 2011

¹¹ Plangenehmigung des UVEK vom 21. Juni 2011

¹² Plangenehmigung des UVEK vom 12. Dezember 2011

¹³ RFS: Road Feeder Service

2.4.7 Verlegung Treibstoffleitung im Bereich P70

Im Bereich des P70 verläuft die Treibstoffleitung der Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich (UBAG). Voraussetzung für die Errichtung des Parkdecks ist die Verlegung der Treibstoffleitung; das Plangenehmigungsgesuch wurde dafür im Dezember 2011 eingereicht und das Verfahren läuft zur Zeit.

2.5 *Gesuchsunterlagen*

LFG und VIL halten fest, dass der Gesuchsteller alle für die Prüfung nötigen Unterlagen einzureichen hat. Die Leitbehörde kann Ergänzungen verlangen (Art. 37b LFG).

2.5.1 Voruntersuchung und Pflichtenheft

Da für das Vorhaben ein ordentliches Verfahren mit UVP zur Anwendung kommt, prüfte das BAFU vor Einreichung des Gesuchs die Ergebnisse der Voruntersuchung sowie das Pflichtenheft und teilte seine Beurteilung am 24. Februar 2010 (Eingang) dem BAZL mit, welches sie gleichentags der FZAG weiterleitete.

2.5.2 Übergeordnete Unterlagen

Für die Parkplatzvorhaben der FZAG gemäss obiger Ziffer A.1.2 finden sich im Dossier folgende Grundlagen, die sich übergeordnet auf sämtliche geplanten Parkierungsanlagen bzw. deren Auswirkungen auf die Umwelt (insbesondere Lufthygiene und Lärm) sowie die Belastungen des Verkehrsnetzes beziehen:

- Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen Flughafen Zürich, FZAG / Teamverkehr Zug (im Folgenden Teamverkehr), 1. September 2010;
- Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen «The Circle at Zürich Airport», FZAG / Teamverkehr, 1. September 2010;
- Bericht «Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung», FZAG / Teamverkehr, 1. September 2010;
- «Umweltverträglichkeitsbericht» (UVB), FZAG / Envico AG, 1. September 2010.

2.5.3 Nachgereichte Ergänzungen

Aufgrund der Beurteilung der Gesuchsunterlagen und der Ergebnisse der verschiedenen Behördeninformationssitzungen forderte das BAZL folgende Ergänzung an, die am 4. Februar 2011 (Eingang BAZL) nachgereicht wurde:

- «Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbüelring für den Betriebszustand», Teamverkehr, vom 14. Oktober 2010.

2.5.4 UVB-Unterlagen für die Vorhaben P6 Ost und P70

Für das P6 Ost und das P70 wurden im UVB neben den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm auch die übrigen Umweltbereiche, nämlich

- Gewässerschutz;
- Entwässerung;
- Boden;
- Abfälle;
- Flora und Fauna; sowie
- Landschaftsbild;

abgehandelt. Daneben wurden aufgrund der Relevanzmatrix auch die vom Vorhaben nicht betroffenen Umweltbereiche ausgewiesen (Energie, Erschütterungen, nichtionisierende Strahlung, Oberflächengewässer, Altlasten, Abfälle und Störfall).

2.5.5 Projektspezifische Unterlagen P6 Ost und P70

Die projektspezifischen Unterlagen sind in den Abschnitten D. (P6 Ost) und E. (P70) aufgeführt.

2.6 *Andere zu berücksichtigende Unterlagen*

Neben den von der FZAG eingereichten Gesuchsunterlagen ist im vorliegenden Entscheid auch das im Auftrag des Amts für Verkehr des Kantons Zürich (AfV) erarbeitete «Regionale Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion» (RGVK) von Bedeutung (Synthesebericht, 8. Februar 2011, Infrac, 8045 Zürich und Ernst Winkler & Partner (EWP), 8307 Effretikon).

Das AfV liess die dem Gesuch beiliegenden Fachberichte «Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen» (Flughafen und «Circle») sowie «Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilung» durch das Büro EWP überprüfen (Prüfbericht, 2. Februar 2011, EWP, 8307 Effretikon).

2.7 *Koordination von Bau und Flugbetrieb*

Das Vorhaben tangiert den Flugplatzbetrieb nicht; das Betriebsreglement muss nicht angepasst werden.

3. Instruktion

3.1 *Anhörung, Aussteckung, Publikation und öffentliche Auflage*

Das BAZL führte als verfahrensleitende Behörde für das UVEK das Verfahren durch.

Das BAZL stellte die Gesuchsunterlagen dem Amt für Verkehr (AfV) zur Stellungnahme zu und hörte nach Eingang der abschliessenden kantonalen und kommunalen Stellungnahmen die Bundesämter für Umwelt (BAFU), Strassen (ASTRA) und Raumentwicklung (ARE) an (Art. 37d Abs. 1 LFG bzw. Art. 62a Abs. 2 RVOG¹⁴).

Da das Gesuch im ordentlichen Verfahren mit UVP behandelt wurde, wurde das Vorhaben im Bundesblatt und in den vorgesehenen Publikationsorganen des Kantons resp. der Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang publiziert und vom 18. November bis zum 17. Dezember 2010 öffentlich aufgelegt. Da im Perimeter des P6 Ost Bauarbeiten zur Verlegung von Flughafenstrasse und RFS im Gang waren, konnten keine Baugespann-Türme aufgestellt werden. Als Ersatz wurden Referenzpunkte mit Visualisierungen des Gebäudes an öffentlich zugänglicher Stelle angebracht. Das Vorhaben P70 wurde ab November 2010 durch Profile ausgesteckt.

3.2 *Vollständigkeit der Unterlagen und Vorgehen der Leitbehörde*

Am 3. Dezember 2010 (Eingang BAZL) teilte das AfV mit, dass diverse kantonale Fachstellen, namentlich die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) Ergänzungen zur UVP wünschten.

Am 6. Dezember 2010 informierten die FZAG sowie die Autoren der Fachberichte (UVB, Verkehrsberichte) die Behörden von Gemeinden, Kanton sowie Bund; sie erläuterten die Unterlagen und ihre Vorgehensweise bei deren Erarbeitung.

Im seinem Schreiben vom 10. Januar 2011 an den Kanton Zürich teilte das BAZL mit, wie es bei der Bearbeitung der eingereichten Dossiers vorgehen wolle. Es wies darauf hin, dass von Bundesgericht und BAZL eine Gesamtsicht der Umweltauswirkungen verlangt worden sei und deshalb für alle Vorhaben (inkl. «The Circle») ein übergreifender UVB erarbeitet wurde. Ebenso berücksichtigten die Verkehrsberechnungen alle Vorhaben. Die Umweltverträglichkeit, insbesondere in den Bereichen Lärm und Lufthygiene, müsse daher auch gesamthaft, die übrigen Aspekte, z. B. Grundwasserschutz, Baulärm, Baulogistik, aber auch Nicht-Umweltbelange wie Feuerpolizei, Behindertengerechtigkeit etc. müssten dagegen aufgrund der einzelnen Bauprojekte beurteilt werden. Weil es einerseits bei der geplanten Realisierung der Teilprojekte eine zeitliche Staffelung gebe und andererseits zum Zeitpunkt der

¹⁴ Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG); SR 172.010

Gesuchseinreichung offen gewesen sei, wie viele der beantragten Parkplätze letztlich bewilligbar seien, war für das BAZL nachvollziehbar, dass die vier eingereichten Projekte einen unterschiedlichen Ausarbeitungsstand hätten.

Im gleichen Schreiben teilte das BAZL in Absprache mit dem BAFU mit, dass die eingereichten Unterlagen (UVB, Berechnungsgrundlagen) zusammen mit den Erläuterungen, die an der Behördeninformation vom 6. Dezember 2010 dazu gegeben worden waren, für die Beurteilung durch die zuständigen Bundesstellen ausreichend sind und die Bundesbehörden daher darauf verzichten, weitere Ergänzungen bei der Gesuchstellerin einzufordern. Das BAZL ersuchte den Kanton, seine Beurteilung aufgrund der vorliegenden Unterlagen vorzunehmen, der daraufhin auf weitere Ergänzungen verzichtete.

Das BAZL stellte klar, dass es entsprechend der Umsetzungsplanung der FZAG als erstes über die Gesuche für die Vorhaben P6 Ost und P70 entscheiden würde. Es bat die Fachstellen, im Rahmen der gesetzten Anhörungsfrist zum einen die übergeordneten Bereiche für das Gesamtvorhaben und zum anderen diese beiden genannten Projekte zu beurteilen. Die projektspezifische Beurteilung der übrigen Vorhaben (Weiterbestand P9, P12-100 und P16 und P64) könne später erfolgen, dafür werde es zu gegebener Zeit neue Termine bekannt geben.

Am 20. Januar 2011 trafen sich Vertreter von AfV, Kantonspolizei (Kapo), ASTRA, und BAZL mit Vertretern von FZAG und Teamverkehr zu einer weiteren Besprechung der Unterlagen zum Bedarfsnachweis und der Verkehrsberechnungen. Gemäss Sitzungsprotokoll bestätigten die vertretenen Ämter, dass sie die Bauvorhaben aufgrund der eingereichten Unterlagen beurteilen könnten. Die FZAG sicherte zu, eine Ergänzung bezüglich die Berechnungen nach VISSIM¹⁵ für die Verflechtungsstrecke Butzenbuelring (Betriebszustand 2020) nachzuliefern, was sie am 31. Januar 2011 tat (vgl. Ziffer A.2.5.3 oben).

3.3 *Fristerstreckung*

Angesichts der Bedeutung und Komplexität der Vorhaben (Gesamtbetrachtung, vier Plangenehmigungsgesuche nach LFG, Grossprojekt «The Circle» nach kantonalem Recht) reichte der Kanton Zürich seine Stellungnahme in Form eines Regierungsratsbeschlusses (RRB) ein. Da dessen Vorbereitung viel Zeit erforderte, suchte der Kanton bei der Leitbehörde um zwei Monate Fristerstreckung nach, die das BAZL gestützt auf Art. 37d Abs. 1 LFG auch gewährte.

¹⁵ VISSIM: «Verkehr in Städten – Simulations-Modell».

3.4 *Einsprachen*

Gegen das Projekt gingen innerhalb der gesetzten Frist folgende Einsprachen ein:

- Stadt Kloten, 9. Dezember 2010 (Datum des Poststempels);
- Stadt Opfikon, 17. Dezember 2010 (Datum des Poststempels);
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Sektion Zürich, 17. Dezember 2010 (Datum des Poststempels);
- Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO), 15. Dezember 2010 (Datum des Poststempels);
- Überparteiliche Arbeitsgruppe Zürich-Nord (AGZN), 17. Dezember 2010 (Datum des Poststempels).

Auf die Legitimation der Einsprecher wird unter Ziffer B.1.3 eingegangen.

3.5 *Stellungnahmen aus der Anhörung*

3.5.1 Stellungnahmen zum Gesamtvorhaben (UVB, Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen, Verkehrsmodellberechnungen)

a) kantonale und kommunale Stellungnahmen

Neben dem RRB leitete das AfV auch die jeweiligen Fachberichte der kantonalen Fachstellen und der Gemeinden an das BAZL weiter. Bis Ende 2011 lagen dem BAZL somit folgende Stellungnahmen vor:

- RRB Nr. 521/2011 des Kantons Zürich, 20.4.2011 – basierend auf den Haltungen der jeweiligen Fachämter der Baudirektion (BD) und der Volkswirtschaftsdirektion (VD);
- VD, AfV, Stab / Recht und Verfahren, 28.2.2011, 7.3.2011 und 13.4.2011 mit folgenden Mitberichten:
 - VD, AfV, Abteilung Flughafen und Luftverkehr, 12.4.2011;
 - VD, AfV, Abteilung Baupolizei und Beitragswesen, 18.2.2011;
 - VD, AfV, Abteilung Infrastrukturplanung, 9.2.2011;
 - VD, Tiefbauamt (TBA), Abteilung Projektieren und Realisieren, 16.12.2010;
- Ernst Winkler & Partner AG (EWP), Ingenieure, Planer, Geometer, 8307 Effretikon, Prüfbericht zum Ausbau Parkierung Flughafen Zürich inkl. Circle – Auftrag des AfV, 2.3.2011
- BD, KofU, Beurteilung des UVB, Auswirkungen des gesamten landseitigen Verkehrs, 15.2.2011 mit folgenden Anhängen:
 - Anhang 1: BD, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Auswirkungen des gesamten landseitigen Verkehrs auf Luft und Lärm, 3.2.2011;
 - Anhang 2: Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), Mitbericht zur UVB-Hauptuntersuchung, 28.1.2011;

- Anhang 3: BD, Amt für Raumentwicklung¹⁶ des Kantons Zürich (ARE-ZH), Abt. Raumplanung, 13.4.2011;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 7.1.2011;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung (VTA), 31.1.2011;
- Stadt Kloten, 7.12.2010 (in Form einer Einsprache; vgl. Ziffer A.3.4 oben);
- Stadt Opfikon, 17.12.2010 (in Form einer Einsprache; vgl. Ziffer A.3.4 oben);
- Gemeinde Rümlang, 11.1.2011.

b) Stellungnahmen der Bundesstellen

- Bundesamt für Umwelt (BAFU), 7.7.2011 und 5.12.2011;
- Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 19.9.2011;
- Bundesamt für Strassen (ASTRA), 8.3.2011 und 22.12.2011.

3.5.2 Spezifische Stellungnahmen zu den Teilprojekten P6 Ost und P70

Diese Stellungnahmen werden in den Abschnitten E. (P6 Ost) und F. (P70) angeführt.

3.6 *Stellungnahme der FZAG*

Die Stellungnahmen der Fachstellen sowie die Einsprachen wurden der FZAG zugestellt. Am 30. September 2011 forderte das BAZL die FZAG auf, zu diesen ihrerseits Stellung zu nehmen. Die FZAG beantragte die Erstreckung der Frist bis drei Wochen nach Eingang der ASTRA-Stellungnahme, was das BAZL am 18. Oktober 2011 gewährte.

Der Prüfbericht EWP wurde der FZAG via AfV zur Kenntnis gebracht, die ihrerseits zuhanden des AfV Stellung dazu nahm.

Mit Datum vom 12. Januar 2012 (Eingang beim BAZL am 17. Januar 2012) reichte die FZAG eine umfangreiche Stellungnahme ein und verwies darin an verschiedener Stelle auf einem Zusatzbericht, in dem sie «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» (Teamverkehr, 22.12.2011) zusammengefasst hat. In ihrer Stellungnahme ging die FZAG im Wesentlichen auf Anträge ein, die sie ablehnt. Zu den übrigen Anträgen äusserte sie sich nicht explizit.

Weiter legte sie ihrer Stellungnahme einen Bericht bei, der für das Auflagedossier des Projekts «Circle» verfasst worden war («The Circle» – Baugesuch, Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung Flughafen Zürich inkl. «The Circle», FZAG, 21.10.2011). In diesem Bericht legt die FZAG dar, welche Verbesserungen die Pro-

¹⁶ Um Verwechslungen mit dem ARE der Bundes (Bundesamt für Raumentwicklung) zu vermeiden, wird die Bezeichnung ARE-ZH verwendet.

jektanpassungen «Circle» – insbesondere Anpassung der Verkehrsführung zur Erschliessung des «Circle» und reduzierte Anzahl Parkplätze – für den Butzenbüel haben.

3.7 *Zweite Anhörung*

Da mit der Stellungnahme der FZAG auch ein neuer Erläuterungsbericht sowie überarbeitete Gesuchsunterlagen für den «Circle» vorgelegt wurden, entschied das BAZL, diese Unterlagen den am Verfahren beteiligten – Bundesstellen, Kanton Zürich, Gemeinden Kloten und Opfikon sowie Einsprecher – zuzustellen und ihnen die Möglichkeit zu geben, sich zu diesen Unterlagen zu äussern.

Der Vollständigkeit halber wurde auch der am 4. Februar 2011 nachgereichte verkehrstechnische Bericht («Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbüelring für den Betriebszustand», Teamverkehr, vom 14.10.2010) beigelegt.

3.8 *Stellungnahmen aus der zweiten Anhörung*

Im Rahmen des zweiten Schriftenwechsels gaben folgende Fachstellen von Bund und Kanton, die angeführten Gemeinden sowie Einsprecher eine weitere Stellungnahme ab:

- BAFU, 13.3.2012;
- ARE, 20.3.2012;
- ASTRA, 5.4.2012;
- Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, 8.3.2012 mit folgenden Amtsstellungen:
 - AWEL, 21.2.2012;
 - TBA, FALS, 21.2.2012;
- Stadt Kloten, 20.2.12;
- Stadt Opfikon, 27.2.12;
- VCS, 28.2.2012
- BFO, 27.2.2012;
- AGZN, 29.2.2012.

Diese wurden der FZAG zugestellt, die ihrerseits am 30. April 2012 (Eingang BAZL 8. Mai 2012) nochmals dazu Stellung nahm.

Damit war die Instruktion abgeschlossen.

4. Anträge

In diesem Abschnitt werden die wesentlichen Anträge aus den Stellungnahmen (erster und zweiter Schriftenwechsel) angeführt. Die materielle Diskussion erfolgt in den Erwägungen.

Auf die bau- und projektspezifischen Anträge zum P6 Ost wird im Abschnitt D., auf diejenigen zum P70 im Abschnitt E. eingegangen.

4.1 Stellungnahmen des Kantons Zürich

4.1.1 Regierungsratsbeschluss vom 20. April 2012 (RRB Nr. 521/2011)

Einleitend hält der Kanton fest, dass der Flughafen Zürich in Bezug auf die internationale Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich und die erzielte Wertschöpfung und Beschäftigung von grösster Bedeutung ist. Die Zürcher Regierung sei bestrebt, in ihrem Zuständigkeitsbereich die gute Erreichbarkeit des Flughafens auf dem Strassen- und Schienennetz im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts und des Agglomerationsprogramms langfristig sicherzustellen. Zudem habe der Kanton bereits wesentliche Vorleistungen und grosse Investitionen in den öffentlichen Verkehr (ÖV) geleistet, u. a. mit dem Bau der Glattalbahn. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der übermässigen Luft- und Lärmbelastung in dieser Region seien auch die vorliegenden Plangenehmigungsgesuche zu beurteilen.

Der Regierungsrat hält fest, dass den Plangenehmigungsgesuchen für die Projekte Erweiterung Parkhaus P6 Ost und Parkdeck P70 Werkhof unter Vorbehalt seiner nachfolgenden Ausführungen zugestimmt werden könne. Für die Projekte Parkhaus Rohrholz (P64) und Parkplätze P9, 12-100 und P16 könne die Zustimmung des Kantons aufgrund fehlender Unterlagen noch nicht erteilt werden. Entsprechend den Anweisungen des BAZL folgen die projektspezifischen Beurteilungen der Vorhaben P64 sowie P9, 12-100 und P16 zu einem späteren Zeitpunkt.

Weiter erklärt der Regierungsrat die Stellungnahmen der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) vom 15. Februar 2011, des Amts für Verkehr (AFV) vom 13. April 2011, der Kantonspolizei vom 7. und 31. Januar 2011 sowie des Amts für Wirtschaft und Arbeit, Arbeitsbedingungen vom 11. März 2011 zu Bestandteilen seiner Stellungnahme und unterstützt die dort gestellten Anträge.

Die für das bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV) relevanten Anträge des Regierungsrats im RRB lauten wie folgt:

- [1] Es wird beantragt, den Parkplatzbedarf für die FZAG im Planungshorizont 2020 neu zu berechnen, entweder in Anwendung des Modalsplit-Ziels von 42 Prozent ÖV-Anteil für den Gesamtverkehr im Flughafengebiet oder in Anwen-

- derung des Modalsplit-Ziels aus dem Agglomerationsprogramm (57 Prozent) für den Mehrverkehr, der im heutigen Parkplatzkontingent nicht berücksichtigt ist. Die Parkplatzzahl für die FZAG ist auf höchstens 21 760 Plätze festzusetzen, wovon 1981 Parkplätze nur freizugeben sind, wenn die FZAG die Verlagerung des Hol- und Bring-Verkehrs zu den Selbstfahrenden im Zeitablauf nachweisen kann. Die FZAG hat darzulegen, welche konkreten Massnahmen sie für die Umsetzung der Verlagerung in Betracht zieht. Ferner sind die Wirkungen dieser Massnahmen, insbesondere in Bezug auf die Erhöhung des Modalsplits für den ÖV, im Rahmen der zukünftigen Erhebungen zum landseitigen Verkehr des Flughafens nachzuweisen.
- [2] Die FZAG hat die benötigten Parkplatzreserven und deren Bewirtschaftung durch ein optimiertes Parkleitsystem zu belegen, solange dieser Nachweis nicht erbracht wird, ist von einer Reduktion der Parkplatzreserve (auf 5 Prozent) entsprechend den Berechnungen des AFV auszugehen. Sollte entgegen den Berechnungen des AFV von einer höheren benötigten Parkplatzreserve ausgegangen werden, wird beantragt, dass die höhere Anzahl Parkplätze nur in Betrieb genommen werden darf, wenn vorab von der FZAG nachgewiesen wird, dass der Modalsplit eingehalten wird. Zudem muss von der FZAG vor der Freigabe der zusätzlichen Parkplatzreserve der Bedarf an den zusätzlichen Parkplätzen nachgewiesen werden.
 - [3] Der Bau der Parkierungsanlagen hat in Etappen zu erfolgen. Der Bewilligungsbehörde und dem Kanton ist vor Plangenehmigung und danach vor Baubeginn jedes Projekts ein Etappierungskonzept zum Bau und zur Inbetriebnahme zusätzlicher Parkplätze zur Stellungnahme einzureichen. Die FZAG hat zu gewährleisten, dass die Zahl der bewirtschafteten Parkplätze den gemäss Lokalpassagieraufkommen berechneten Bedarf zu jedem Zeitpunkt um höchstens 500 Parkplätze überschreitet.
 - [4] Die FZAG ist anzuweisen, dem Kanton vor Plangenehmigung ein Verkehrskonzept zur Stellungnahme einzureichen, das die für eine sichere Leistungsfähigkeit der A51 im Planungshorizont 2020 notwendigen verkehrlichen Massnahmen darlegt und die Wirkungen dieser verkehrlichen Massnahmen auf den Verkehrsfluss und die Umweltbereiche Lärm und Luft auf den Staatsstrassen aufzeigt.
 - [5] Zur Beurteilung des Projekts für die Ausfahrtsbrücke vom Parkhaus P60 auf den Butzenbühlring im Rahmen der Plangenehmigung ist der zuständigen kantonalen Stelle ein prüffähiges Projekt zur Stellungnahme einzureichen. Für die Prüfung ist eine Dauer von drei Monaten zu berücksichtigen.
 - [6] Der Entwurf des SIL-Objektblatts weist dem Kanton die Aufgabe zu, im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings die Verkehrsentwicklung zu überwachen und bei absehbaren oder eingetretenen Zielabweichungen mit anderen Verantwortungsträgern nach Lösungen zu suchen. Die Erhebungen zum landseitigen Verkehr, die als Grundlage für das Controlling dienen, sind von der FZAG durchzuführen und dem Kanton deren Ergebnisse zur Verfügung zu stellen.

Vorweg ist darauf hinzuweisen, dass der Antrag [5] durch Herauslösen der Wegfahrbrücke aus dem Teilprojekt P6 Ost und aufgrund der Plangenehmigung des UVEK vom 12. Dezember 2011 gegenstandslos geworden ist.

Da der Regierungsrat im RRB ausdrücklich auf die Stellungnahmen seiner Fachstellen verweist, genügt es auch nicht, im vorliegenden Entscheid nur auf die Anträge des Regierungsrats einzugehen. Mindestens summarisch bzw. fallspezifisch muss auch auf die Stellungnahmen der Fachstellen eingegangen werden.

4.1.2 Zweite Stellungnahme des Kantons Zürich

In seiner zweiten Stellungnahme von 8. März 2012 hält der Kanton (unter Federführung der VD) fest:

Die Stellungnahme des Regierungsrates vom 20. April 2011 (RRB Nr. 521/2011) sei, gestützt auf die Entwürfe zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und zur Revision des kantonalen Richtplans, Kapitel 4.7.1 «Flughafen Zürich», von den Prämissen ausgegangen, dass,

- die Erreichbarkeit des Flughafens für die Flughafennutzungen auf Dauer sichergestellt werden müsse;
- sowohl gemäss dem Entwurf für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich als auch gemäss Entwurf für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans bis zum Jahr 2020 ein Modalsplit von 42 Prozent (nach neuer Definition) anzustreben sei und;
- der Modalsplit die zentrale Steuerungsgrösse darstelle, die nicht über unangemessene Restriktionen beim Parkplatzangebot übersteuert werden dürfe.

Gemäss diesen Grundsätzen sei der Parkplatzbedarf, soweit er unter der Prämisse des Modalsplit-Ziels ausgewiesen ist, grundsätzlich anzuerkennen.

Weiter hält die VD fest, es sei unbestritten, dass das von Teamverkehr entwickelte Nachfragemodell zweckmässig und die damit verbundene Berechnungs-Ungenauigkeit nicht zu beanstanden ist. Gestützt auf das Prüfgutachten EWP hat sie aber weiterhin Vorbehalte und hält fest: Das Modalsplit-Ziel von 46 Prozent für 2030 und, davon abgeleitet, von 42 Prozent für 2020 resultiere aus den umfangreichen Untersuchungen, die im Rahmen des RGVK durchgeführt worden sind. Daran sei fest zu halten. [...] Die im RRB enthaltene Kritik habe nicht darauf abgezielt, den Modalsplit auf dem Weg von übermässigen Restriktionen beim Parkplatzangebot noch zusätzlich zu erhöhen (was mit unerwünschten Nebenwirkungen verbunden wäre), sondern allein auf Schwachstellen in der Berechnung des Parkplatzbedarfs. Diese Kritik bestehe teilweise auch noch nach Durchsicht der Stellungnahme der Gesuchstellerin vom 12. Januar 2012 und der Zusatzberichte von Teamverkehr vom 21. Oktober 2011 und vom 22. Dezember 2011. Auf eine in allen Teilen vollständige und überzeugende Bedarfsberechnung sei vor allem deshalb Wert zu legen, weil ein allfälli-

ges Überangebot an Parkplätzen das Modalsplit-Ziel gefährden könnte.

Die VD erläutert im Weiteren nochmals die Haltung des Kantons betreffend Bedarfsnachweis, speziell zu den Bereichen

- Modellungenauigkeiten wegen der Berücksichtigung von Off-Airport-Parkplätzen;
- Umfang der Reserven;
- Unsicherheit bei der Zunahme der «Selbstfahrer» und;
- Modalsplit-Ziel.

Die VD bringt im Weiteren einen alternativen Parkhaus-Standort in Gebiet Oberhau mit Anschluss an die Glattalbahn-Station «Balsberg» an Stelle des im Gesuch vorgesehenen P64 im Rohrholz ins Spiel, da so der Zubringerverkehr mit der Glattalbahn erfolgen könnte (vgl. Erwägungen unter Ziffer C.2.3.4).

Als Fazit hält der Kanton an seinen im RRB gemachten Ausführungen und Anträgen fest.

4.1.3 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen des Kantons

Die FZAG ihrerseits hält an ihren Bedarfsberechnungen fest. Sie weist darauf hin, dass ihrer Meinung nach die kantonalen Fachstellen von teilweise unzutreffenden Annahmen ausgegangen seien bzw. verschiedene Faktoren nicht oder unrichtig einbezogen hätten und beantragt, alle Anträge auf Reduktion der beantragten Parkplatzzahl (somit auch Antrag [1] des Regierungsrats) seien abzuweisen.

Zu den Anträgen [2] und [3] des Regierungsrates führt die FZAG aus, diese stünden im Widerspruch zu dem im SIL-Prozess abgemachten Vorgehen, wonach die Steuerung des Verkehrsaufkommens am Flughafen nur noch über den Modalsplit erfolgen solle und die Massnahmen zur Einhaltung des Modalsplit-Ziels erst dann zu vereinbaren seien, wenn die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht würden. Eine über die Einhaltung des Modalsplit-Ziels hinausgehende Limitierung der Anzahl Parkplätze bzw. eine Koppellung der Anzahl bewirtschafteter Parkplätze mit der Anzahl Lokalpassagiere stelle ein zusätzliches Steuerungselement zum Modalsplit dar, welches mit den Zielen und Vorgaben des SIL nicht vereinbar sei. Betreffend Antrag [3] merkt die FZAG zudem an, aus dem beiliegenden Bericht «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» werde ersichtlich, dass das im SIL-Objektblatt vorgesehene Modalsplit-Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil für den Gesamtverkehr im Flughafengebiet im Jahr 2020 erreicht werde. [...] Wie das BAFU richtigerweise ausführe, sollten die beteiligten Akteure bei der Wahl der Mittel zur Erreichung des Modalsplit-Ziels frei sein. So habe denn auch der Kanton Zürich im RGVK die Massnahmen zur Erreichung der gesteckten Modalsplit-Ziele für die einzelnen Teilregionen und den Flughafen bereits definiert (RGVK, Synthesebericht vom 8. Februar 2011, S. 152 ff.). Umso unverständlicher sei der mit dem RGVK, dem kantonalen

Richtplan und dem im SIL-Objektblatt [recte: im Objektblatt-Entwurf] behördenverbindlich festgelegten Modalsplit-Ziel unvereinbare Antrag [3]. Auch die Anträge [2] und [3] seien abzuweisen.

Die FZAG verweist darauf, dass sie die Erschliessung des «Circle»-Areal für die Baueingabe optimiert habe (Bericht «Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung Flughafen Zürich inkl. «The Circle» vom 21. Oktober 2011, Beilage zum Baugesuch «The Circle»). Zum Antrag [4] des Regierungsrates betreffend Verkehrskonzept, das die für eine sichere Leistungsfähigkeit der A51 im Planungshorizont 2020 notwendigen Verkehrsmassnahmen auf den Verkehrsfluss und die Umweltbereiche Lärm und Luft auf den Staatsstrassen aufzeige, fehle eine Begründung. Darüber hinaus liege die Zuständigkeit für die Nationalstrasse A51 beim Bund und nicht beim Kanton Zürich. Auch der Antrag [4] des Regierungsrates sei abzuweisen.

In ihrer Stellungnahme vom 30. April 2012 hält die FZAG schliesslich fest, die einleitenden Bemerkungen der VD machten deutlich, dass die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens auf der Strasse und damit die Bereitstellung von genügend Parkplätzen auch für die VD ein wichtiges Anliegen sei.

In Bezug auf ein Alternativprojekt für ein Langzeitparkhaus im Gebiet Oberhau stellt die FZAG fest, dass ihre Stossrichtung zur Realisierung eines Langzeitparkings von immer mehr Seiten anerkannt werde, nicht zuletzt, weil damit auch eine Alternative zum Valet-Parking¹⁷ geschaffen werde. Die FZAG sei bereit, die Arbeiten für die Standortoptimierung (Parkhaus Oberhau statt Parkhaus Rohrholz) aufzunehmen (vgl. dazu Erwägungen unter Ziffer C.2.3.4).

4.2 *Einsprache, Stellungnahmen der Stadt Kloten*

4.2.1 Einsprache vom 14. Februar 2011

Die Stadt Kloten erhebt einerseits eine «vorsorgliche» Einsprache und nimmt andererseits im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu den baulichen Belangen für das P6 Ost Stellung.

Sie stellt folgende Anträge zum Gesamtvorhaben¹⁸:

- [1] Die Parkplätze P64, P9, P12-100 und P16 sind nur unter der Bedingung zu genehmigen, dass die prognostizierten Verkehrswerte des Flughafens (Lokalpassagiere), die den Parkplatzberechnungen zugrunde liegen, zu +/- zehn Pro-

¹⁷ Beim Valet-Parking im engeren Sinn übergibt der Autofahrer am Flughafen sein Fahrzeug einem Service, der es dann inner- oder ausserhalb des Flughafenareals parkiert und zu einem vereinbarten Zeitpunkt (bei Rückkehr) dem Kunden am Flughafen wieder übergibt. Beim Valet-Parking im weiteren Sinn fährt der Kunde eine ausserhalb des Flughafenkopfs gelegene Parkierungsanlage direkt an und wird anschliessend mit einem Sammeltransport zum Flughafenkopf transportiert (Definition gemäss RGVK, Synthesebericht, 8.2.2011, S.113).

¹⁸ Auf die Anträge zum P6 Ost und zum P70 wird in den Abschnitten E. und F. eingegangen.

- zent erreicht worden sind.
- [2] Die Parkplätze P9, P12-100 und P16 sind in einem Parkhaus zusammenzufassen. Dafür ist unter Berücksichtigung von Antrag [1] ein neues Plangenehmigungsgesuch einzureichen.
 - [3] Vor der Genehmigung der Parkplätze P70, P6 Ost, P64, sowie P9, P12-100 und P16 ist der Nachweis zu erbringen, dass unter Berücksichtigung dieser neuen Parkierungsanlagen im Jahr 2020 ein Modalsplit von 45 Prozent¹⁹ (Vorgabe RGVK) eingehalten werden kann.
 - [4] Mit der Erteilung der Plangenehmigung für die Parkhauserweiterung P6 Ost sei zuzuwarten, bis im laufenden UVP-Verfahren der Parkplatzbedarf und die Umweltverträglichkeit verifiziert seien und bewilligungsfähige Parkplatzzahlen vorlägen.
 - [5] Vor der Erteilung einer Plangenehmigung seien für die Erstellung zusätzlicher Parkplätze folgende Fragen zu beantworten:
 - Wie kann im Jahr 2020 unter Berücksichtigung aller zusätzlichen Parkierungsanlagen ein Modalsplit von 45 Prozent (= Vorgabe RGVK) erreicht werden?
 - Warum sind zusätzliche Parkplätze notwendig, obwohl der heutige Betrieb trotz offenbar geringer Reserven weitgehend problemlos verläuft?
 - Warum ist trotz anzustrebender höherer ÖV-Anteile ein Parkplatzausbau nötig, der im Betriebszustand 2020 prozentual weit über dem Anstieg der Passagierzahlen liegt?
 - [6] Der Ausbau der Parkplatzanlagen sei an den effektiven und verifizierten Parkplatzbedarf zu koppeln. Parkhäuser dürften nicht auf Vorrat genehmigt werden.
 - [7] Sollten durch die Erweiterung des P6 Ost Reserven gegenüber dem effektiven Parkplatzbedarf entstehen, seien die provisorischen Anlagen P9, P12 und P16 aufzuheben.

4.2.2 Zweite Stellungnahme der Stadt Kloten (Ergänzung zur Einsprache)

In der zweiten Stellungnahme hält die Stadt Kloten am Antrag [1] fest, passt den Antrag [2] an und präzisiert den Antrag [3] soweit er nicht als erledigt abgeschrieben werden könne.

Zum Antrag [2] hält sie fest:

Im Rahmen der Gebietsplanung Kloten und der SIL-Perimetergespräche sei das heutige Waldgebiet Oberhau als möglicher Standort für ein Parkhaus bezeichnet worden. Die rund 35000 m² grosse Waldfläche sei aufgrund der idealen verkehrstechnischen Lage und der guten Erschliessung mit der Glattalbahn prädestiniert für ein grosses Parkhaus. Die gute Akzeptanz eines Langzeitparkings durch die Passa-

¹⁹ Die Modalsplit-Vorgabe für 2020 wurde im Schlussbericht zum RGVK auf 42 Prozent festgelegt.

giere sei für die Gemeinden wichtig, um illegales Valet-Parking und Zusatzverkehr durch Abholer/Bringer zu vermindern. Dies im Gegensatz zum Standort Rohrholz (P64), welcher mit den Entwicklungsabsichten im Areal Bäuler verkehrstechnische Nachteile für das Hauptstrassennetz generiere. Es biete sich deshalb auch an, auf dem Grundstück Oberhau gut situierte Parkierungsflächen zu schaffen, um damit bestehende Flächenparkplätze zu kompensieren. Dies gelte insbesondere für Flächenparkplätze, die ausserhalb des zukünftigen SIL-Perimeters lägen, wie die Parkplätze P10 und P11 an der Flughafen- und Obstgartenstrasse. Inwiefern die Parkplätze P64, P9, P12- 100 und P16 in ein solches Projekt integriert werden könnten, solle in der weiteren Bearbeitung geprüft werden. Antrag [2] werde somit wie folgt angepasst:

- [2a] Es sei zu überprüfen, ob im Gebiet Oberhau ein zentrales Parkhaus erstellt werden könne, welches bestehende und geplante Flächenparkplätze kompensiere. Die Flughafen Zürich AG sei aufzufordern, die entsprechenden Abklärungen parallel zum laufenden Verfahren an die Hand zu nehmen.

Zu Antrag [3] schliesslich äussert sie sich wie folgt: Die unterschiedlichen Modalsplit-Definitionen hätten zu einiger Verwirrung geführt. Die Modalsplit-Vorgabe habe dem gültigen Schlussbericht des regionalen Gesamtverkehrskonzeptes zu entsprechen. An diesem Antrag werde somit unter dieser Präzisierung festgehalten, soweit er nicht bereits als erledigt abgeschrieben werden könne.

Zu den weiteren Anträgen hält Kloten fest:

- Am oben angeführten Antrag [4] werde festgehalten. Mit der Durchführung des laufenden Verfahrens werde diesem Punkt Rechnung getragen.
- Die Fragen gemäss Antrag [5] seien beantwortet worden. An diesem Antrag werde nicht mehr festgehalten.
- Am Antrag [6] werde festgehalten.
- Der Antrag [7] sei wie folgt zu präzisieren: Sollten durch die Erweiterung des Parkhauses P6 Ost Reserven gegenüber dem effektiven Parkplatzbedarf entstehen, seien die provisorischen Anlagen P9, P12 und P16 zumindest ausser Betrieb zu nehmen, bis ihre Benutzung anderweitig wieder nachgewiesen und bewilligt sei.

4.2.3 Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen der Stadt Kloten

Die FZAG verweist in ihrer Stellungnahme auf ihre Ausführungen zu Parkplatzbedarf, RGVK und Modalsplit sowie auf ihren Bericht «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten». Die FZAG beantragt, die Einsprache der Stadt Kloten sei abzuweisen.

In ihrer zweiten Stellungnahme hält die FZAG ergänzend fest, dass die geplanten Flächenparkplätze P9, P12-100 und P16 dazu dienen, die im Jahresverlauf auftretenden Auslastungsschwankungen wirtschaftlich tragbar bewältigen zu können. Dies könne durch das schon heute praktizierte Überlaufkonzept (und damit Schaffung von Kapazitäten in den zentralen Parkhäusern) erreicht werden. Der Bau aller Parkplätze in Parkhäusern hingegen sei weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll, weil die Parkplätze zur Abdeckung der Jahresspitzen nur an relativ wenigen Tagen belegt würden (vgl. Anträge [6] und [7] der Stadt Kloten).

Bezüglich Alternativstandort zum P64 Rohrholz Antrag [2a] verweist die FZAG auf ihre Anmerkungen zur Stellungnahme der VD.

Sowohl in den Gesuchsunterlagen als auch mit vorliegender Stellungnahme werde der Bedarf an zusätzlichen 7 100 Flughafenparkplätzen hinreichend ausgewiesen und belegt, dass das Modalsplit-Ziel 2020 des SIL-Objektblattes mit den zusätzlichen Parkplätzen erreicht werde. Die Anträge der Stadt Kloten stünden teilweise im Widerspruch zur Festlegung im SIL-Objektblatt [recte: im Objektblatt-Entwurf], im Übrigen gelte das zu den Anträgen des Kantons Gesagte. Zudem könne aufgrund des Parkplatzmangels und der bekannt langen Genehmigungsverfahren für die Erstellung von Parkplätzen nicht von einer Bewilligungserteilung auf Vorrat gesprochen werden.

4.3 *Einsprache, Stellungnahmen der Stadt Opfikon*

4.3.1 Einsprache der Stadt Opfikon vom 17. Dezember 2010

In Ihrer Einsprache stellt die Stadt Opfikon folgende Anträge:

- [1] Die nachgesuchten Bewilligungen seien zu verweigern.
- [2] Eventuell sei das Gesuch mit einem Verkehrsgutachten zu ergänzen, mit dem der Nachweis erbracht wird, dass auf den kantonalen und kommunalen Erschliessungsstrassen die Kapazitätsgrenzen nicht überschritten würden.
- [3] Eventuell sei die FZAG zu verpflichten, die Kosten für Vorkehren zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bzw. -kapazität zu übernehmen.

4.3.2 Zweite Stellungnahme der Stadt Opfikon (Ergänzung zur Einsprache)

In ihrer zweiten Stellungnahme revidiert die Stadt Opfikon ihre Anträge wie folgt:

- a) Die FZAG habe die Machbarkeit eines Parkhauses am Standort Oberhau mit direktem Anschluss an die Birchstrasse und einem Passantenzugang zur Glatttalbahn-Haltestelle Balsberg zu prüfen. Der Standort Oberhau diene als Ersatz für das Parkhaus P64 Rohrholz und sei dem Langzeitparkieren vorbehalten. Damit würde Antrag [2] der Einsprache vom 17. Dezember 2010 genügend Rechnung getragen.
- b) Die Stadt Opfikon sehe von der generellen Verweigerung der nachgesuchten

Bewilligungen unter folgenden zwei Bedingungen ab:

- [4] Die Erstellung und der Betrieb der verschiedenen Parkierungsanlagen wird auf das effektive Passagieraufkommen des Flugbetriebs abgestimmt. Dabei sind die vorgegebenen Modalsplit-Ziele von 44 Prozent im Jahr 2020 und 46 Prozent im Jahr 2030 massgebend. Die FZAG hat diesbezüglich die jeweiligen Nachweise zu erbringen.
- [5] Das geplante Parkhaus P64 Rohrholz ist an den Standort Oberhau zu verlegen, wenn dessen verkehrsbezogene Vorteile diejenigen des geplanten Standortes übertreffen.

4.3.3 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen der Stadt Opfikon

In ihrer zweiten Stellungnahme zeigt sich die die FZAG erfreut, dass die Stadt Opfikon ihre Einsprache vom 17. Dezember 2010 überprüft und präzisiert hat. Wie bereits ausgeführt, sei die Gesuchstellerin bereit, die Prüf- bzw. Planungsarbeiten für ein Parkhaus Oberhau an Stelle des Parkhauses Rohrholz aufzunehmen.

Der Vollständigkeit halber geht die FZAG auch noch auf den Antrag [3]. «Kostenaufgabe» der Stellungnahme vom 17. Dezember 2010 ein und beantragt, der Antrag sei abzuweisen, da die Verkehrsgutachten ergeben hätten, dass auf den kantonalen und kommunalen Strassen keine Kapazitätsengpässe entstünden, welche Massnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendig machten.

4.4 *Stellungnahme der Gemeinde Rümlang*

Die Gemeinde Rümlang verzichtete auf eine formelle Einsprache, nahm aber im Rahmen des Anhörungsverfahrens Stellung.

Sie stellt folgende Anträge:

- [1] Es sei der Nachweis zu führen, wie sich der Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen Zürich mit dem Vernehmlassungsentwurf der Baudirektion vom 3. Juli 2009 zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes vereinbaren lasse.
- [2] Der Ausbau der Parkierungsanlagen dürfe nicht auf einen Schlag aufgrund der prognostizierten Wachstumszahlen bewilligt und quasi fahrplanmässig bis zum Erreichen der gewünschten Maximalanzahl an Parkplätze erstellt werden. Vielmehr sei dafür zu sorgen, dass der weitere Ausbau von Parkierungsanlagen nur dann und gestaffelt bewilligt werde, wenn die bestehenden Anlagen das tatsächliche Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen könnten.
- [3] Für Übergangslösungen und zur temporären Beseitigung von Engpässen, z. B. während der Sommermonate, seien die bisher provisorisch bewilligten Aussenparkplätze vermehrt ganzjährig zu nutzen, sofern sie definitiv bewilligt worden seien. Mit der Nutzung als Langzeitparkplätze könnte die Valet-Parking-Problematik in den umliegenden Gemeinden etwas abgefedert werden. Perso-

- nalparkplätze sollten vermehrt auf diesen Aussenparkplätzen angeboten werden (günstigere Tarife), womit in den Parkhäusern wieder mehr Plätze für Flugreisende und Besucher angeboten werden könnten. Auch für die oben geforderte Staffelung des Ausbaues nach effektivem Bedarf könnten diese Aussenparkplätze herangezogen werden.
- [4] Es sei aufzuzeigen, wie die Zu- und Wegfahrten zum Flughafen gewährleistet würden, wenn sich auf dem oben erwähnten Strassenabschnitt ein grösserer Verkehrsunfall ereigne. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Butzenbüelring sei die Hauptausfahrt vom Projekt «The Circle» zwingend auf eine zusätzliche Spur der Flughafenstrasse zu verlegen.
 - [5] Auf eine neue Wegweisung über die Flughof- und Birchstrasse sei zu verzichten, da sie die geplanten Entwicklungen der Gemeinden in den Gebieten Grüt bzw. Tolwäng sowie im Bereich der Glattalbahn-Haltestelle Im Bäuler torpedieren und zum Erliegen des Verkehrs in diesem Gebiet führen würde.
 - [6] Die sich abzeichnenden Verkehrsengpässe auf dem Autobahnzubringer und den Wegfahrstrecken vom Flughafen seien rechtzeitig mit entsprechenden Verkehrsausbauten zu begegnen. Sei dies nicht möglich, sei der weitere Ausbau des Flughafens zu unterbinden, bzw. auf die heutigen Nutzungen zu beschränken.
 - [7] Auf das Parkhaus P64 sei zu verzichten.
 - [8] Anstelle dieses Parkhauses sei zu prüfen, ob ein solches auf dem heutigen Parkfeld P60 erstellt werden könne. Dieses käme näher zum Flughafenkopf sowie zu den Haltestellen von Bus und Glattalbahn zu liegen.
 - [9] Sollte an diesem Parkhaus [P64] festgehalten werden, sei die UVP vorgängig in allen Aspekten vollständig durchzuführen. Mit der vorliegenden nur teilweise erfolgten UVP könne die geplante Anlage nicht umfassend beurteilt werden. Das Gesuch sei mit der ergänzten UVP nochmals aufzulegen.

4.4.1 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen der Gemeinde Rümlang

Die FZAG beantragt, der Antrag [2] der Gemeinde Rümlang sei abzuweisen. Sie macht geltend, vom Zeitpunkt der Erteilung der Plangenehmigung durch das UVEK bis zur Inbetriebnahme eines neuen Parkhauses sei mit mindestens zwei Jahren, im Falle eines Rechtsmittelverfahrens mit mindestens vier Jahren zu rechnen. Die beantragte Auflage würde daher dazu führen, dass die Erreichbarkeit des Flughafens auf dem Strassennetz durch die FZAG nicht mehr sichergestellt werden könnte.

Zu den übrigen Anträgen äussert sich die FZAG nicht; auf die Anträge der Gemeinde Rümlang wird unter den Ziffern C.2.9.3 und E.1.18 eingegangen.

4.5 *Stellungnahmen des BAFU*

An dieser Stelle wird nur auf die Bereiche eingegangen, die das Gesamtvorhaben betreffen. Die projektspezifischen Anträge des BAFU zum P6 Ost und P70 (z. B. zu Natur-, Landschafts- und Gewässerschutz, Baulärm etc.) werden in den Abschnitten E. und F. behandelt.

4.5.1 Stellungnahme vom 7. Juli 2011

4.5.1.1 Lufthygiene

Das BAFU kommt zu folgenden Schlüssen:

- Grundsätzlich seien die Berechnungen im UVB für das BAFU nachvollziehbar. Anstelle des Erlasses einer Reihe verschärfter oder vorsorglicher Einzelmassnahmen sei es im vorliegenden Fall effizienter, in Abstimmung mit der kantonalen Verkehrsplanung ein wirkungsvolles Modalsplit-Ziel festzulegen und den beteiligten Akteuren Freiheit bei der Wahl der Mittel zur Erreichung dieses Ziels zu lassen. Zusätzlich seien konkrete Massnahmen vorzusehen für den Fall, dass das Modalsplit-Ziel verfehlt werde.
- Aus Sicht der Vorsorge sei entscheidend, dass die Parkplatzpolitik des Flughafens und die im RGVK des Kantons formulierte Verkehrspolitik aufeinander abgestimmt seien. Da dies zurzeit noch nicht der Fall zu sein scheine, sei es sinnvoll, zum jetzigen Zeitpunkt nur so viele Parkplätze zu bewilligen, dass der Bau und Betrieb dieser Parkplätze keine präjudizierende Wirkung betreffend der Sanierung der übermässigen Luftbelastung und der Respektierung des Vorsorgeprinzips habe.

4.5.1.2 Lärm

Die gesetzliche Grundlage zur Unterstützung der kantonalen Forderungen bilde bei der Lärmbekämpfung das Vorsorgeprinzip. Eine explizite Vorschrift zur Begründung des Vorhabens respektive eines Parkplatznachweises sei im Bundesrecht nicht vorhanden. Aus Sicht der Lärmbekämpfung begrüsst das BAFU die vom Kanton gestellten Anforderungen an das Ausbaivorhaben. Entsprechend berücksichtigt es die Anliegen des Kantons mit den beantragten Massnahmen Controlling, Parkplatzbewirtschaftung und einer Etappierung der Parkplatzbewilligung. Das BAFU erachtet eine Genehmigung von einzelnen Projekten zum jetzigen Zeitpunkt nur dann als möglich, wenn die Gesamtgenehmigung und der SIL-Prozess dadurch nicht präjudiziert würden. Die Zielvorgabe für den bimodalen Modalsplit sei auch Bestandteil des SIL-Objektblattes des Flughafens. Sollte im Objektblatt eine tiefere Zielvorgabe als die vom Kanton vorgeschlagenen 46 Prozent festgelegt werden, müssten weitere Massnahmen auf Grund der Vorsorge berücksichtigt werden. Entsprechend sei die

Bewilligung für alle 8623²⁰ Parkplätze erst nach Vorliegen des SIL-Objektblattes zu erteilen.

4.5.1.3 Anträge des BAFU

Das BAFU beantragt zum Gesamtvorhaben:

- [3] Vor Beurteilung der Gesuche P64 Rohrholz und P9, P12-100, P16 sei der UVB, nach der Verabschiedung des SIL-Objektblattes, zu ergänzen und mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion abzustimmen. Dieser Antrag gelte auch für den Bereich Lärm.
- [6] Die Anträge [7] (Controlling) und [8] (Parkplatzbewirtschaftung) der kantonalen Stellungnahme (KofU, 15.2.2011) zu den Parkhäusern P6 Ost und P70 seien in die Plangenehmigungsverfügung zu übernehmen.
- [7] Der zu den Projekten P64 Rohrholz und P9, P12-100, P16 dereinst zu ergänzende UVB habe Aussagen zum Vorsorgeprinzip zu machen und sei mit dem RGVK bzw. dem SIL-Objektblatt abzustimmen.

4.5.2 Zweite Stellungnahme vom 13. März 2012

In der zweiten Stellungnahme hält das BAFU fest, eine Globalbeurteilung in den Fachbereichen Luft und Lärm sei aufgrund der vorhandenen Unterlagen aus seiner Sicht möglich. Allerdings bedeute dies nicht, dass sich das BAFU bei der Beurteilung der künftigen Parkhäuser oder Parkplatzanlagen nicht nochmals zu allen Umweltbereichen und zu Detailfragen in den Bereichen Luft und Lärm äussern werde. Die künftigen Einzelvorhaben zu Parkierungsanlagen seien dem BAFU in gewohnter Weise zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das BAFU ergänzt und präzisiert seine Anträge aus der ersten Stellungnahme mit folgendem Antrag:

- [8]²¹ Der Flughafen Zürich ist zu verpflichten, zur Erreichung des Modalsplit-Zieler von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. 46 Prozent im Jahr 2030 beizutragen und dazu diejenigen geeigneten Massnahmen zu ergreifen, welche in seinem Kompetenzbereich liegen.

Abschliessend stellt das BAFU fest: Mit den Erwägungen und dem Antrag zum Bereich Luft, d. h. mit der Festlegung eines Modalsplit-Ziels anstatt der Verfügung konkreter Massnahmen im Sinne der Vorsorge, werde auch dem Vorsorgeprinzip in der Lärmbekämpfung seines Erachtens genügend Rechnung getragen und das geplante Gesamtvorhaben sei mit der entsprechenden Auflage bundesrechtskonform.

²⁰ 8 623 = 7 100 Flughafenparkplätze + 1 523 ursprünglich beantragte Parkplätze für den «Circle»

²¹ Der Antrag trägt in der zweiten BAFU- Stellungnahme die Nummer [1]. Der Klarheit halber wird er in der vorliegenden Verfügung als Antrag [8] bezeichnet.

4.5.3 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen des BAFU

Die FZAG hat auch zu den Anträgen des BAFU Stellung genommen; u. a. führt sie aus: Die Gesuchstellerin habe im UVB die Umweltauswirkungen in den Bereichen Luft und Lärm im Betriebszustand 2020 für einen geplanten Bestand von 24 207²² Flughafenparkplätzen sowie 1 523 «Circle»-Parkplätzen dargestellt. Dazu müsse ergänzt werden, dass der berechnete Normbedarf für 19,5 Mio. Lokalpassagiere bei insgesamt 24 807 Flughafenparkplätzen liege. Sie habe diesen mit den eingereichten Projekten bereits um rund acht Prozent gekürzt.

Bei der Prüfung des UVB habe das BAFU festgestellt, dass anstelle des Erlasses einer Reihe verschärfter oder vorsorglicher Einzelmassnahmen ein wirkungsvolles Modalsplit-Ziel festzulegen sei. Diese Forderung sei erfüllt, indem das Modalsplit-Ziel von 42 Prozent für das Jahr 2020 gemäss den Anträgen des BAFU im SIL-Prozess festgelegt werde. Im vorliegenden Verfahren weise die FZAG die Einhaltung dieses Modalsplits von 42 Prozent im Jahr 2020 mit den beiliegenden aktualisierten Berechnungen nach. Mit diesen vorsorglichen und ergänzenden Massnahmen zur Emissionsreduktion sei die Umweltverträglichkeit der 7 100 beantragten Flughafenparkplätze in Bezug auf die Umweltbereiche Luft und Lärm nachgewiesen. Damit könne von der zuständigen Behörde festgestellt werden, dass bis zum Erreichen einer Parkplatzzahl von 24 207 Flughafenparkplätzen in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bereiche Luft und Lärm mehr durchgeführt werden müsse.

Die FZAG beantragt denn auch:

- Der Antrag [3] des BAFU auf Abstimmung des UVB mit dem RGVK sei abzulehnen.
- Es sei festzustellen, dass bis zum Erreichen von 24 207 bewirtschafteten Parkplätzen auf die Umweltverträglichkeitsprüfung Ausbau Parkierungsanlagen Flughafen Zürich abgestellt werden könne und in den Bereichen Luft und Lärm keine neue bzw. ergänzte Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden müsse.

Die FZAG nimmt in ihrer zweiten Stellungnahme zur Kenntnis, dass das BAFU in der Synthese der Stellungnahme vom 13. März 2012 seine Beurteilung vom 7. Juli 2011 revidiert habe und feststelle, dass eine Globalbeurteilung in den Fachbereichen Luft und Lärm für die geplanten 7 100 Flughafenparkplätze aufgrund der vorhandenen Unterlagen möglich sei. Die geforderten Modalsplit-Vorgaben seien im SIL-Objektblatt vorgesehen. Die FZAG stellt fest, die Haltung des BAFU im vorliegenden Verfahren sei somit konsistent mit den übergeordneten Vorgaben.

²² 24 207 = 17 107 + 7 100

Im Übrigen hält die FZAG fest, dass sie keine Einwände gegen die Festlegung der SIL-Vorgaben (Modalsplit-Ziele 42 Prozent und 46 Prozent ÖV-Anteil für 2020 bzw. 2030) habe.

4.6 *Stellungnahmen des ARE*

4.6.1 Stellungnahme vom 19. September 2011

Aus raumplanerischer Sicht ist das ARE der Meinung, dass der Modalsplit die zentrale Steuerungsgrösse für eine zweckmässige Parkplatzpolitik im Flughafengebiet darstellen sollte. Als übergeordnete und umfassende Orientierungsvorgabe sei dieses Instrument wirkungsvoller als detaillierte Parkplatzzuordnungen oder feste Kontingentierungsmassnahmen. Die zentrale Rolle der Modalsplit-Vorgabe sei auch im Rahmen der Diskussionen zum SIL-Objektblatt betont worden. Entscheidend sei dabei aber, dass die Zielwerte und Definitionen der kantonalen Verkehrspolitik (RGVK), des kantonalen Richtplans und im SIL-Objektblatt aufeinander abgestimmt seien, damit ein koordiniertes Vorgehen gewährleistet sei.

Weiter führt es an, bezüglich Modalsplit scheine es im Zuge der bereits vorgesehenen Massnahmen und aufgrund der getätigten Investitionen im öffentlichen Verkehr gerechtfertigt, für die Flughafenregion möglichst hohe Zielwerte anzustreben; am diskutierten Zielwert von 46 Prozent²³ für 2030 werde deshalb festgehalten. Damit liege das neue Modalsplit-Ziel ca. zehn Prozent höher als die aus der 5. Bauetappe stammende Modalsplit-Vorgabe.

Das ARE weist ausdrücklich darauf hin, dass die Modalsplit-Vorgabe sich an alle für den landseitigen Verkehr verantwortlichen Stellen (Bund, Kanton und Flughafenhalterin) richtet.

Bezogen auf den gemäss Gesuchsunterlagen errechneten Parkplatzbedarf folgt es der Argumentation des Kantons Zürich.

Schliesslich stellt das ARE folgende Anträge:

- [1] Der Modalsplit solle als zentrale Orientierungsvorgabe und Steuerungsgrösse für die Parkplatzpolitik im Flughafengebiet gelten (festgelegt werde dabei ein Zielwert von 46 Prozent für 2030).
- [2] Der effektive Parkplatzbedarf sei zur Zeit nicht nachvollziehbar; er sei unter Berücksichtigung der aktualisierten Rahmenbedingungen grundlegend zu überarbeiten, neu zu berechnen und transparent nachzuweisen.
- [3] Die Bewilligungen sollten gestaffelt erfolgen; es sollten zuerst nur die zwei

²³ Definition gemäss RGVK, wobei der gesamte Ziel- und Quellverkehr des Flughafens (Verkehr mit den Flughafen- und Nebenanlagen innerhalb des Flughafenperimeters) zu berücksichtigen ist.

ersten Parkerweiterungen [P6 Ost und P70] genehmigt werden, so dass aus dem Bau und Betrieb dieser Parkplätze keine präjudizierende Wirkung auf die Sanierung des Gesamtgebiets erfolge.

4.6.2 Zweite Stellungnahme vom 20. März 2012

Das ARE begrüsst, dass die Differenzen [betreffend Modalsplit] zwischen den Vorgaben RGVK und aktuellem Stand des SIL-Entwurfs bereinigt und die neuen vereinbarten Ziele mit 42 Prozent ÖV-Anteil für 2020 und 46 Prozent ÖV-Anteil für 2030 akzeptiert sind. Gemäss Ausführungen der FZAG nehme es ebenfalls zur Kenntnis, dass der ÖV-Anteil im Jahr 2020 42,8 Prozent betrage und die Modalsplit-Vorgaben der Behörden somit eingehalten würden.

Aus Sicht des ARE werden damit zwei Hauptanforderungen berücksichtigt. Es verweist weiter darauf, dass «gemäss Agglomerationsprogramm der Stadt Zürich (Version für die Mitwirkung 2011) der Flughafen mit 40 Prozent heute bereits den höchsten Modalsplit in der ganzen Region aufweist und schon heute einen mit der Stadt Zürich vergleichbaren Modalsplit ausweist».

Unter Berücksichtigung des SIL-Ziels (SIL-Objektblatt-Entwurf),

- wonach die gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auch langfristig sichergestellt werden muss und mit Blick darauf;
- dass die Steuerung des Verkehrsaufkommens und des Parkplatzbedarfs über den Modalsplit erfolgen soll;
- dass die Einhaltung der Modalsplit-Ziele effektiv nachgewiesen und die diesbezügliche Entwicklung regelmässig kontrolliert wird (Festlegung des Controllings im SIL);

kommt das ARE zum Schluss, dass die Frage, wie viele Parkplätze (mit gestaffelter Inbetriebnahme bis ca. 2020) insgesamt genehmigt werden, grundsätzlich dem BAZL überlassen werden könne.

Es geht davon aus, dass seine Bedenken bezüglich der zukünftigen gewünschten (Verkehrs)-Entwicklung bei der Beurteilung angemessen berücksichtigt würden und die Flughafenhalterin beauftragt werde, die dazu notwendigen Massnahmen zu ergreifen.

4.6.3 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen des ARE

Die FZAG stellt klar, dass sie beim Ausbau der Parkierungsanlagen eine Etappierung beabsichtige und es nie die Absicht der Gesuchstellerin gewesen sei, sämtliche neuen Parkhäuser gleichzeitig zu erstellen. Hingegen solle die Umweltverträglichkeit aller geplanten Parkplatzweiterungen gesamthaft, d. h. in einem einzigen Entscheid überprüft werden. Insofern sei der Antrag [3] des ARE abzulehnen, welcher

auf eine Tranchierung der Umweltverträglichkeitsprüfung ziele.

Weiter macht sie geltend, sie habe den effektiven Parkplatzbedarf unter Berücksichtigung folgender aktualisierter Rahmenbedingungen berechnet:

- Luftverkehrsprognose gemäss SIL;
- Bedarfsberechnung gestützt auf die vorhandenen Daten über die effektive Nutzung der Parkhäuser und der Modalsplit-Erhebungen;
- Einhaltung des Modalsplit-Ziels für das Jahr 2020 gemäss SIL-Objektblatt.

Damit habe sie die Anliegen des ARE bereits mit ihrem Gesuch erfüllt. Ergänzend dazu habe sie mit dem Bericht «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» den Modalsplit nach neuer Definition gemäss SIL-Objektblatt für die beantragte Parkplatzzahl nochmals berechnet. Der Antrag [2] des ARE auf eine neue Bedarfsberechnung sei daher abzuweisen.

In der zweiten Stellungnahme hält die FZAG fest, das ARE komme nun zur gleichen Schlussfolgerung wie das BAFU; sie begrüsst diese Haltung in der Schlussfolgerung und hat dazu keine weiteren Bemerkungen.

4.7 *Stellungnahmen des ASTRA*

4.7.1 Stellungnahmen vom 8. März 2011 und 22. Dezember 2011

Das ASTRA hat grundsätzlich keine Einwände gegen die Bauvorhaben. Es stellte in seiner ersten Stellungnahme eine Reihe Anträge zu den Auswirkungen auf die Nationalstrasse (Rückstau- und Abflussproblematik bei der Anfahrt bzw. Parkhaus-Ausfahrten) und präziserte diese in seiner zweiten Stellungnahme vom 22. Dezember 2011.

In dieser hält das ASTRA fest, es habe auf den Nationalstrassen eine angemessene Verkehrssicherheit zu gewährleisten, woraus sich das wichtige Ziel ergebe, Rückstaus auf Verzögerungstreifen und Stammlinien zwingend zu vermeiden. Deshalb halte es an den Auflagen vom 8. März 2011 fest und könne das Gesuch unter folgenden zusätzlichen Auflagen bewilligen:

- [1] Die Projekte seien mit Dosierungssystemen ab den geplanten Parkplätzen und Parkhäusern zu ergänzen. Die Dosierungssysteme hätten zum Ziel, die Anzahl Ausfahrten zu regulieren und der Überlast auf der Nationalstrasse entgegenzuwirken. Das Regime der Regulierung sei in Zusammenarbeit mit dem ASTRA festzulegen.
- [2] Auf dem Areal des Flughafens seien Stauräume zwischen der Einfahrt in die Parkhäuser und den Nationalstrassenausfahrten – nach den Verzögerungstreifen – vorzusehen. Die Stauräume hätten zum Ziel, allfällige Rückstaus auf die Nationalstrasse infolge Überlast des nachgeordneten Netzes und der Parkhauseinfahrten zu vermeiden.

- [3] Bei der Entwicklung und Steuerung der erwähnten Regionalen Verkehrssteuerung (RVS) durch den Kanton Zürich sei das ASTRA einzubeziehen. Das Mittel der RVS habe aus Sicht Nationalstrasse das Ziel, der Überbelastung der Nationalstrassen entgegenzuwirken.
- [4] Die beiden Projekte («The Circle» und Parkierungsanlagen am Flughafen) seien soweit möglich zeitlich gestaffelt und in verschiedenen Phasen zu realisieren. Während der Realisierung der Projekte sei das Verkehrsaufkommen zu beobachten und falls notwendig, seien weiterführende Massnahmen gemeinsam festzulegen.

4.7.2 Stellungnahme zur zweiten Anhörung vom 5. April 2012

In der dritten Stellungnahme schliesslich stellt das ASTRA fest, es selbst und die FZAG hätten grundsätzlich dieselben Ziele; sie wollten Rückstaus auf der Zufahrt zu den Flughafenparkierungsanlagen unter allen Umständen vermeiden. Die FZAG habe sich bereit erklärt, ihr bereits bestehendes Dosierungssystem an Parkhäusern und Parkplätzen (Schranken) im Bedarfsfall in Zusammenarbeit und im Sinne des ASTRA (beschränkte Anzahl Auffahrten auf die Nationalstrasse) zu steuern. Das ASTRA zieht seine Anträge aus der Stellungnahme vom 22. Dezember 2011 denn auch in Wiedererwägung und ändert sie wie folgt ab:

- Antrag [1] wird durch die nachstehende Formulierung ersetzt:
 1. Im Bedarfsfall hat die FZAG:
 - die bereits vorhandenen Dosierungssysteme (Schranken am Parkhaus-Ausgang) mit einem Zählsystem des ASTRA auf den Nationalstrassen-Auffahrten zwischen Parkhäusern und Nationalstrassen-Hauptachsen zu koppeln;
 - Verkehrsdaten zu erheben, welche als Grundlage für die Steuerung der Dosierungsanlagen verwendet werden können. Die Daten müssen monatlich erhoben und dem ASTRA unaufgefordert halbjährlich übermittelt werden.
 2. Sollte sich die Zusammenarbeit des ASTRA mit der FZAG in Bezug auf die Steuerung des flughafeneigenen Dosierungssystems (Ausfahrkapazität via Parkschranken) unbefriedigend gestalten, behält sich das ASTRA vor, die Realisierung dieses Zählsystems zu Lasten der Flughafen Zürich AG zu verlangen.
 3. Sollten auch die Massnahmen unter 2. zu keinen befriedigenden Ergebnissen führen, behält sich das ASTRA vor, ein eigenes von der FZAG unabhängiges Dosierungssystem zu deren Lasten zwischen den Parkhäusern und den Hauptachsen der Nationalstrasse zu installieren.»
- Die Anträge [2] bis [4] werden aufgehoben.

Zu den Anträgen aus der Stellungnahme vom 8. März 2011 äussert es sich nicht mehr. Auf Rückfrage des BAZL bestätigte das ASTRA, dass es nur noch an seinen Anträgen vom 5. April 2012 festhält und auf alle Anträge, die es zuvor formuliert hatte, verzichtet.

4.7.3 Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des ASTRA

Die FZAG hält in ihrer zweiten Stellungnahme fest, sie habe nichts dagegen einzuwenden, wenn der Antrag [1] der Stellungnahme vom 22. Dezember 2011 durch die oben aufgeführten Erwägungen ersetzt werde.

Bezüglich der Anträge des ASTRA vom 8. März 2011 verweist die FZAG auf ihr Schreiben an das ASTRA vom 20. März 2012, in welchem sie ausdrücklich festgehalten habe, dass damit die Anträge vom 8. März 2011 aus ihrer Sicht hinfällig geworden seien. Unter der Annahme, dass auch das ASTRA diese Haltung vertrete, habe sie keine weiteren Bemerkungen zur Stellungnahme vom 5. April 2012.

4.8 *Einsprache des VCS*

4.8.1 Hauptantrag

[1] Der VCS beantragt dem UVEK, die Plangenehmigungen für den Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen Zürich seien zu verweigern.

Als Hauptargument führt der VCS aus, der Flughafen sei landesweit einer der ganz wenigen übermässigen Emittenten im Sinne von Art. 5 und 9 LRV²⁴. Als Einzelanlage sei er wohl der grösste Luftverschmutzer der Schweiz. Dies gelte nicht nur für den Luftverkehr, sondern auch für den Strassenverkehr. Entsprechend sei für die Sanierung des Flughafens zu sorgen und ein Ausbau der Parkierungsanlagen könne im Sinne einer verschärften Emissionsbeschränkung nicht zugelassen werden.

Da der VCS in seiner Einsprache vor allem umweltrechtlich argumentiert, wird auf diese in den Erwägungen unter Ziffer C.3 eingegangen.

4.8.2 Eventualanträge

Neben dem Hauptantrag stellt der VCS eine Reihe Eventualanträge:

- [1.1] Es sei das aktuelle Verfahren so zu ergänzen, dass alle Parkplätze, die direkt oder indirekt dem Betrieb des Flughafens dienen, erfasst und koordiniert bewilligt werden.
- [1.2] Es sei sicher zu stellen, dass nur so viele Parkplätze effektiv genutzt werden können, wie sie dem realen Zuwachs an Lokalpassagieren des Flughafens entsprächen.
- [1.3] Es sei sicherzustellen, dass die Parkplätze, die im Laufe des Baufortschritts aufgehoben werden und/oder über keine rechtsgültige Bewilligung mehr verfügen, rechtlich und tatsächlich auch aufgehoben werden. Darüber sei von einer

²⁴ Luftreinhalte-Verordnung (LRV); SR 814.318.142.1

unabhängigen Stelle ein Controlling zu führen.

- [1.4] Es sei die formelle und materielle Koordination der Plangenehmigungsverfahren der einzelnen Teilprojekte zu gewährleisten.
- [1.5] Es seien vollständige Sachverhaltsabklärungen zu treffen und damit die Grundlagen für eine rechtsgenügende UVP zu treffen.
- [1.6] Es sei mit einem überarbeiteten Parkplatzbewirtschaftungskonzept die Funktionstüchtigkeit der Flughafenanlage zu gewährleisten.

4.8.3 Stellungnahme vom 28. Februar 2012 zur zweiten Anhörung

Der VCS kommentiert seinerseits die Stellungnahme der FZAG vom 12. Januar 2012 und hält im Übrigen an seinen Anträgen fest.

4.8.4 Stellungnahmen der FZAG zu den Anträgen des VCS

Für die FZAG ist das Argument des VCS, wonach Verkehrsanlagen, welche die Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht einhalten, grundsätzlich nicht ausgebaut werden können, nicht stichhaltig. Das Bundesgericht habe sich bereits im Entscheid zur Rahmenkonzession vom 24. Juni 1998 zu dieser Frage geäußert und festgehalten, dass in Bezug auf den Bau von Flughafenanlagen ähnliche Überlegungen am Platz seien, wie sie das Bundesgericht im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau angestellt habe (BGE 124 II S.293 ff. mit Verweisen auf BGE 122 II 97 und 122 II 165 E. 12). Im Sinne dieser Rechtsprechung zum Nationalstrassenbau stelle das Bundesgericht fest, dass die Überschreitung der in der Luftreinhalte-Verordnung festgesetzten Immissionsgrenzwerte die Rechtmässigkeit eines Flughafen-Erweiterungsprojektes nicht ausschliesse (BGE 124 II 341 E. 24). Zudem habe das Bundesgericht in einem Entscheid betreffend die Erstellung von Parkplätzen in einem Einkaufszentrum darauf hingewiesen, dass das Umweltschutzgesetz nicht ein Verhinderungs-, sondern ein Massnahmengesetz sei und somit die beantragte Nichterteilung einer Baubewilligung nicht mit Umweltschutzgründen gerechtfertigt werden könne (BGE 125 II 129 E. 4).

Zu den Eventualanträgen hält sie fest:

- ad [1.1]: Dieser Antrag sei insofern erfüllt, als vom Projekt «Ausbau Parkierungsanlagen Flughafen Zürich» alle Parkplätze erfasst werden, deren Bewilligung in die Zuständigkeit des Bundes falle.
- ad [1.2]: Dieser Antrag sei gestützt auf ihre Ausführungen zur Etappierung abzuweisen (vgl. Ziff. A.4.1.3 bzw. C.4.1.2).
- ad [1.3]: Dieser Antrag beruhe auf der Unterstellung, der Flughafen bewirtschaftete nichtbewilligte Parkplätze. Dem sei nicht so. Die FZAG lege dem Bund mit der Parkplatzbilanz regelmässig Rechenschaft über die effektiv in Betrieb stehenden Parkplätze ab. Eine diesbezügliche Auflage erübrige sich im vorliegenden Verfahren. Der Antrag des VCS sei abzuweisen.

- ad [1.4]: Die FZAG vertritt die Ansicht, dass sich das BAZL in der ersten Plangenehmigung P6 Ost zu ihrem Antrag auf Bewilligung von 7100 Parkplätzen gesamthaft äussern müsse.
- ad [1.5]: Die Gesuchstellerin habe mit dem Bericht «Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen Flughafen Zürich» vom 1. September 2010 eine rechtsgenügende Sachverhaltsabklärung für die Erstellung des UVB und die Durchführung der UVP eingereicht.
- ad [1.6]: Die Flughafenhalterin verfüge bereits über ein weit entwickeltes, funktionsstüchtiges Parkplatzbewirtschaftungskonzept, welches im beiliegenden Bericht «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» vom 22. Dezember 2011 nochmals dargestellt sei.

Zusammenfassend stellt die Gesuchstellerin den Antrag, die Einsprache des VCS sei vollumfänglich abzuweisen.

4.9 *Einsprachen von Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) und überparteilicher Arbeitsgruppe Zürich-Nord (AGZN)*

4.9.1 Hauptantrag

Die Einsprachen der beiden Organisatoren sind inhaltlich identisch. Sie beantragen:

- [1] Das Gesuch «Plangenehmigung für den Ausbau der Parkierungsanlagen» sei als Ganzes der Antragstellerin zu retournieren.

Zur Begründung führen sie u. a. an, Ausgangspunkt ihrer Einsprache sei die katastrophale Situation beim motorisierten Individual-Verkehr (MIV) in der weiteren Flughafenregion. Ihr Fokus liege bei der Verhinderung von zusätzlicher Verkehrserzeugung durch falsche Anreizsysteme wie dem Ausbau der Parkierungsanlagen und dem weiteren Ausbau des Kommerzangebots («Circle») am Flughafenkopf. Es gebe mit den Einkaufsmeilen Dietlikon, Glattzentrum und Bülach genügend solche Einrichtungen. Der Flughafen Zürich sei von allen Landesteilen hervorragend mit dem ÖV erreichbar. Mit Bahn, Bus und der Ende 2008 eröffneten Glatttalbahn sowie dem Ausbau der Linie 12 per 11.12.2010 sei auch die Feinverteilung in der engeren Flughafenregion hervorragend umgesetzt worden. Was aber fehle, sei der Anreiz, diese Systeme auch für Fahrten zum Flughafen zu benutzen, sei es für Passagiere, Personal oder Besucher. Das Mittel dazu seien klare Vorgaben mittels Modalsplit von mindestens 65 Prozent ÖV-Anteil.

Die beiden Organisationen begründen ihre Einsprachen primär verkehrspolitisch; sie werden deshalb in den Erwägungen unter der Ziffer C.2 behandelt.

4.9.2 Stellungnahme des BFO in der zweiten Anhörung

Der BFO hält an den Anträgen und Forderungen seiner Einsprache vom 14. Dezember 2011 fest; seine gestellten Anträge fokussierten sich auf die folgenden drei Bereiche:

- Die geforderten zusätzlichen Parkplätze würden primär für den Kommerz-Bereich zur Verfügung gestellt und entsprächen nicht dem Konzessionsauftrag. Das überproportionale Wachstum der gewünschten Parkplätze im Vergleich zum lokalen Passagieraufkommen entspreche bei weitem nicht den Kernaufgaben des Flughafens. Im Konzessionsauftrag stehe nichts vom Auftrag für die Erbringung von ausgedehnten Kommerzdienstleistungen.
- Das durch den Flughafen Zürich erzeugte Verkehrsaufkommen überfordere bereits heute die regionale Verkehrsinfrastruktur – im Speziellen das regionale und kantonale Strassensystem. Die zusätzlich erzeugten Fahrten entsprächen der vollen Kapazität einer Kantonsstrasse. Die Auswirkungen auf die erweiterte Flughafenregion seien unverantwortbar für die Stadt- und Dorfzentren in der erweiterten Flughafenregion.
- Andere Airports kämen mit wesentlich weniger Parkplätzen aus. Die Flughafen Zürich AG unternehme weiterhin viel zu wenig im Bereich «innovative Massnahmen zur Eindämmung der MIV-Fahrten», wie z. B. Reservationspflicht für Parkplätze am Flughafenkopf oder ein kostenpflichtiges «Vorfahrten-Management» mit Registrierung. Die ökonomischen Interessen der privaten Flughafen Zürich AG an Parkplatznachfragern sei und bleibe gross – der Umsatz aus der Parkplatzbewirtschaftung habe 2010 ca. acht Prozent des Gesamtumsatzes betragen.

4.9.3 Stellungnahme der AGZN in der zweiten Anhörung

Auch die AGZN hält nicht nur an ihren Anträgen und Forderungen vom 16. Dezember 2010 weiterhin fest, sondern stellt eine Reihe zusätzlicher Forderungen:

- [1] Kein Ausbau der Parkplatzzahl am Flughafen;
- [2] Verhinderung von zusätzlicher Verkehrserzeugung durch falsche Anreizsysteme wie dem Ausbau der Parkierungsanlagen und dem weiteren Ausbau des Kommerzangebots am Flughafenkopf;
- [3] Die höheren Passagierzahlen sollten mit dem ÖV, das heisst mit einer Verbesserung des Modalsplits (auch über die vom Kanton heute vorgeschriebenen Werte) erreicht werden. Dazu brauche es Modalsplit-Zielvorgaben von mindestens 65 Prozent ÖV-Anteil;
- [4] Es brauche eine vollständige Übersicht über das Valet-Parking in der Region.
- [5] Sollte es nicht möglich sein, ein höheres Passagieraufkommen mit den bestehenden Parkplätzen und den öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen, sei der Ausbau des Flughafens zu stoppen;
- [6] Es wird verlangt, dass in Zukunft eine unabhängige, neutrale Stelle mit eige-

- nen Berechnungen und plausiblen Parametern den Modalsplit des Flughafens berechnen solle;
- [7] Zusätzlich verlangt die AGZN die vollständigen von der FGAZ eingereichten Unterlagen, inklusive den UVB.

4.9.4 Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des BFO und der AGZN

Die FZAG bestreitet die Beschwerde- bzw. Einsprachelegitimation des BFO im vorliegenden Fall aufgrund des Zweckartikels der BFO-Statuten und der Tatsache, dass nicht davon ausgegangen werden könne, dass die Mehrheit der Vereinsmitglieder durch die landseitige Erschliessung mehr als jedermann betroffen sei. Die FZAG hält fest, der BFO erfülle damit die Kriterien gemäss Art. 48 VwVG²⁵ nicht und verweist auf den BGE 119 II Ib 374. Sie beantragt, auf die Einsprache sei daher nicht einzutreten.

Mit Bezug auf die materiellen Anträge von BFO und AGZN verweist die FZAG auf ihre Haltung zu den Anträgen von Gemeinden, Kanton und Bund betreffend Bedarfsnachweis, Modalsplit, Belastung des Strassennetzes, Parkplatzkontingent und Monitoring und beantragt:

- Sollte das UVEK die Einsprache des BFO materiell dennoch behandeln, sei sie vollumfänglich abzuweisen.
- Die Einsprache der AGZN sei vollumfänglich abzuweisen.

4.10 Anträge der FZAG zu Verfahrensablauf bzw. zu verfügbaren Feststellungen

Aufgrund der gestellten Anträge sah sich die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 12. Januar 2012 veranlasst, ihre Anliegen zum Verfahrensablauf betreffend

- abschliessende UVP des Gesamtvorhabens bezüglich Luftreinhaltung und Lärm;
- Etappierung und Bewirtschaftungskontingent; und
- Erteilung der Plangenehmigungen;

mit den folgenden Anträgen zu präzisieren:

- [1] Die Plangenehmigungen P6 Ost und P70 seien gemäss den eingereichten Unterlagen zu erteilen;
- [2] Es sei im Rahmen der Plangenehmigung P6 Ost festzustellen, dass die UVP für insgesamt 25730 Parkplätze (inkl. «The Circle») durchgeführt worden und die Erstellung von 7100 Flughafenparkplätzen in Bezug auf die Bereiche Luft und Lärm umweltverträglich ist.
- [3] Die Plangenehmigungen P6 Ost und P70 seien im Jahr 2012 zu erteilen; sie seien auf fünf Jahre nach Rechtskraft befristet. Gleichzeitig sei das Bewirtschaftungskontingent auf 20166 Flughafenparkplätze zu erhöhen.
- [4] Mit der ersten Plangenehmigung habe das UVEK festzustellen, dass die UVP

²⁵ Bundesgesetz über das Verwaltungsverfahren (Verwaltungsverfahrensgesetz); SR 172.021

für sämtliche bis ins Jahr 2020 geplanten Flughafenparkplätze durchgeführt worden ist und die Erstellung von insgesamt 24207 Flughafenparkplätzen ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung der Bereiche Luft und Lärm bewilligt werde.

- [5] Die Plangenehmigung Parkplätze P9, P12-100 und P16 definitive Nutzung sei im Jahr 2012 zu erteilen. Gleichzeitig sei das Bewirtschaftungskontingent auf 21166 Parkplätze zu erhöhen.
- [6] Die Plangenehmigung für das Langzeitparking (P64) sei nach Einreichung der ergänzenden Unterlagen zu erteilen und das Bewirtschaftungskontingent gleichzeitig auf 24207 Flughafenparkplätze zu erhöhen.

B. Allgemeine Erwägungen

1. Formelles

1.1 *Zuständigkeiten*

1.1.1 Flugplatzanlagen

Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Betrieb eines Flugplatzes dienen bzw. örtlich und funktionell zum Flugplatz gehören sind Flugplatzanlagen; sie dürfen nur mit einer bundesrechtlichen Plangenehmigung erstellt oder geändert werden. Als solche gelten auch die mit der Anlage und dem Betrieb zusammenhängenden Erschliessungsanlagen (Art. 37 Abs. 1 LFG bzw. Art. 2 VIL). Die Vorhaben zum Ausbau der Flughafenparkplätze dienen dem Betrieb des Flughafens; es handelt sich somit um Flugplatzanlagen im Sinne von LFG und VIL. Nach Art. 37 Abs. 2 LFG ist das UVEK für die Plangenehmigung zuständig.

1.1.2 Nebenanlagen

Als Nebenanlagen gelten dagegen Einrichtungen auf Flugplätzen, die nicht ganz oder überwiegend dem Flugplatzbetrieb dienen; sie unterstehen dem kantonalen Recht (Art. 37m Abs. 1 LFG). Aus den Bestimmungen von LFG und VIL wird deutlich, dass auf Flugplätzen eine klare Hierarchie zwischen Flugplatzanlagen und Nebenanlagen besteht; Nebenanlagen haben sich im Zweifelsfall den Flugplatzanlagen unterzuordnen bzw. sind nur so weit genehmigungsfähig, als sie den Flugplatzbetrieb nicht beeinträchtigen (Art. 37m Abs. 3 LFG).

Beim Projekt «The Circle» samt der zugehörigen Parkplätze handelt es sich um eine Nebenanlage im Sinn von LFG und VIL. Dieses Vorhaben ist somit nicht Gegenstand des vorliegenden Entscheids. Auf Anträge, die den «Circle» betreffen, ist daher nicht einzutreten.

1.1.3 UVP-pflichtige Vorhaben

Art. 1 und 2 UVPV²⁶ legen fest, für welche Anlagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich ist. Nach Ziffer 11.4 des Anhangs zur UVPV ist für Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen – und somit auch für die hier zu beurteilenden Vorhaben – eine UVP durchzuführen.

²⁶ UVPV: Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung; SR 814.011

Nach Art. 10b USG muss der Gesuchsteller der zuständigen Behörde einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) unterbreiten, der die Grundlage der UVP bildet. Der Bericht enthält alle Angaben, die zur Prüfung des Vorhabens nach den Vorschriften über den Schutz der Umwelt nötig sind. Er wird nach den Richtlinien der Umweltschutzfachstellen erstellt und umfasst folgende Punkte:

- den Ausgangszustand;
- das Vorhaben, einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt und für den Katastrophenfall;
- die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt.

Art. 5 UVPV legt fest, dass die Prüfung von derjenigen Behörde durchgeführt wird, die im Rahmen eines Bewilligungs-, Genehmigungs- oder Konzessionsverfahrens über das Projekt entscheidet (zuständige Behörde).

Nach Art. 12 Abs. 2 UVPV gilt somit die folgende Regelung:

- Das BAFU beurteilt die Voruntersuchung, das Pflichtenheft und den UVB zu Projekten, die von einer Bundesbehörde geprüft werden. Es berücksichtigt dabei die Stellungnahme des Kantons.
- Die kantonale Umweltschutzfachstelle beurteilt die Voruntersuchung, das Pflichtenheft und den Bericht zu Projekten, die von einer kantonalen Behörde geprüft werden.

Die Prüfung der umweltrechtlichen Anforderungen für die Flughafenparkplätze fällt somit in den Zuständigkeitsbereich des BAFU, diejenige für den «Circle» in die der kantonalen Fachstelle (KofU).

1.2 Verfahren

1.2.1 Zu berücksichtigendes Recht

Das luftfahrtrechtliche PGV richtet sich nach Art. 37–37i LFG und den Bestimmungen der VIL, insbesondere deren Art. 27a–27f und 28. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 37 Abs. 3 LFG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es den Bau und Betrieb des Flugplatzes nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 37 Abs. 4 LFG).

1.2.2 Koordinationspflicht

Das PGV ist ein konzentriertes Entscheidungsverfahren im Sinne des RVOG. Die verschiedenen anwendbaren materiellen Vorschriften müssen koordiniert werden, sofern dabei untrennbar miteinander verbundene Rechtsfragen vorkommen, deren verfahrensrechtlich getrennte Behandlung sachlich zu unhaltbaren Ergebnissen füh-

ren würde. Im vorliegenden Fall ist insbesondere zu prüfen, ob die beantragten Vorhaben mit den bundesrechtlichen Bestimmungen nach Luftfahrt-, Umweltschutz- und Raumplanungsgesetz (LFG, USG und RPG) vereinbar sind. Bezüglich Umweltschutz wird diese Abstimmung durch das Plangenehmigungsverfahren mit UVP sichergestellt. Für das Projekt P70 kommen, bezogen auf die Treibstoffleitung der UBAG, zudem die Vorschriften von RLG²⁷ und RLV²⁸ zur Anwendung.

1.2.3 Baubewilligung und Planungsentscheid

Über die bundesrechtliche Plangenehmigung wird mit einer Verfügung entschieden.

Laut der Botschaft zum Bundesgesetz (BG) über die Koordination und Vereinfachung der Entscheidverfahren vom 18. Juni 1999²⁹ ist die Plangenehmigung zugleich die Baubewilligung und genügt damit als Voraussetzung für die Realisierung eines Vorhabens. Mit der Plangenehmigung legt die Genehmigungsbehörde überdies die zulässige Nutzung des Bodens fest.

Die folgende Feststellung aus dem Entscheid vom 4. April 2001 der Rekurskommission des UVEK (REKO UVEK) zu einem eisenbahnrechtlichen PGV (E. 7) lässt sich ohne weiteres auch auf das PGV nach LFG übertragen: «Gegenstand des PGV sind Pläne für Eisenbahnbauten und -anlagen. Die Aufsichtsbehörde stellt mit der eisenbahnrechtlichen Plangenehmigung fest, dass die genehmigten Unterlagen die Erstellung einer vorschriftskonformen Baute oder Anlage erlauben. [...] Die PGV gilt als Baubewilligung. Gemäss herrschender Lehre und Rechtsprechung des Bundesgerichts gilt sie als Polizeierlaubnis, in der festgestellt wird, dass der Erstellung des Werks in der geplanten Form keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegenstehen (BGE 124 II 152 E. 3a). Zwar sind im Rahmen der Interessenabwägung sämtliche auf dem Spiel stehenden, für und wider das Werk sprechenden Interessen, insbesondere die Belange der Raumplanung, des Umwelt- oder des Natur- und Heimatschutzes, aber auch die Erforderlichkeit bzw. die sachliche Rechtfertigung des von der ersuchenden Eisenbahnunternehmung vorgelegten Projekts mit einzu beziehen. Sind die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung aber erfüllt und stehen dem Bauvorhaben keine überwiegenden öffentlichen Interessen entgegen, so muss die Plangenehmigung erteilt werden.»

²⁷ Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger oder gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe, Rohrleitungsgesetz (RLG); SR 746.1

²⁸ Rohrleitungsverordnung (RLV); SR 746.11

²⁹ (BBl 1998 2591).

1.2.4 Befristung

Nach Art. 37h Abs. 2 und 3 LFG erlischt die luftfahrtrechtliche Plangenehmigung, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann die Geltungsdauer der Plangenehmigung aus wichtigen Gründen um höchstens drei Jahre verlängern. Die Verlängerung ist ausgeschlossen, wenn sich die massgebenden tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse seit der rechtskräftigen Erteilung der Plangenehmigung wesentlich verändert haben.

Mit dieser Vorschrift wird einerseits eine gewisse Rechtssicherheit für den Gesuchsteller geschaffen und andererseits verhindert, dass Plangenehmigungen «auf Vorrat» beantragt bzw. erteilt werden.

1.3 Einsprachen

Art. 37f Abs. 1 LFG legt fest, dass:

- wer nach den Vorschriften des VwVG oder des EntG³⁰ Partei ist, während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben kann, und
- wer keine Einsprache erhebt, vom weiteren Verfahren ausgeschlossen ist.

Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache (Art. 37f Abs. 3 LFG).

Kollektiveinsprachen und vervielfältigte Einzeleinsprachen haben eine Person zu bezeichnen, welche die Einsprechergruppe rechtsverbindlich vertreten darf. Andernfalls bezeichnet das BAZL diese Vertretung (Art. 11a VwVG).

Im Bereich von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz legt die VBO³¹ fest, welche Organisationen grundsätzlich beschwerdeberechtigt sind. Die in der Verordnung nicht genannten Vereinigungen müssen ihre Legitimation in jedem Einzelfall nachweisen.

In Art. 55 USG werden die Voraussetzungen zur Legitimation festgelegt:

Demnach sind Umweltschutzorganisationen gegen Verfügungen von Bundesbehörden über die Planung, Errichtung oder Änderung von Anlagen, für die eine UVP erforderlich ist, zur Beschwerde legitimiert, wenn:

- die Organisation gesamtschweizerisch tätig ist; und
- sie rein ideelle Zwecke verfolgt; allfällige wirtschaftliche Tätigkeiten müssen der Erreichung der ideellen Zwecke dienen.

³⁰ Bundesgesetz über die Enteignung; SR 711

³¹ Verordnung über die Bezeichnung der im Bereich des Umweltschutzes sowie des Natur- und Heimatschutzes beschwerdeberechtigten Organisationen; SR 814.076

Das Beschwerderecht steht den Organisationen nur für Rügen in Rechtsbereichen zu, die seit mindestens zehn Jahren Gegenstand ihres statutarischen Zwecks bilden; für die Beschwerdeerhebung ist das oberste Exekutivorgan der Organisation zuständig.

1.3.1 Einsprachen der Gemeinden

Die Städte Kloten und Opfikon haben gemäss den Bestimmungen des LFG innerhalb der gesetzten Frist Einsprache erhoben. Sie sind als Standortgemeinde (Kloten) oder direkte Nachbarin (Opfikon) von den Vorhaben betroffen und zur Einsprache legitimiert. Auf ihre Einsprache ist somit einzutreten.

Zu den Bauvorhaben P6 Ost und P70 hat die Stadt Kloten je eine zusätzliche Stellungnahme in Rahmen der Anhörung verfasst. Auch die Gemeinde Rümlang äusserte sich im Anhörungsverfahren, verzichtete aber auf eine formelle Einsprache.

1.3.2 Einsprache des VCS

Der VCS figuriert auf der Liste der VBO. Er (bzw. die Sektion Zürich des VCS) ist somit ebenfalls zur Einsprache legitimiert. Da die Einsprache fristgerecht eingereicht wurde, ist auf sie einzutreten; auf die materiellen Anträge wird in den folgenden Erwägungen eingegangen.

1.3.3 Einsprachen des BFO und der AGZN

1.3.3.1 Legitimation des BFO

BFO und AGZN reichten fristgerecht inhaltlich identische Einsprachen ein. Da sie nicht in der VBO aufgeführt sind, forderte sie das BAZL am 23. Dezember 2010 auf, die Statuten ihrer Organisation sowie eine aktuelle Mitgliederliste bis zum 14. Januar 2011 einzureichen. Sie kamen dieser Aufforderungen teilweise nach.

Am 18. Januar 2011 sandte der BFO seine Statuten und einen Auszug aus seiner Mitgliederliste (nur Mitglieder «mit Wohnsitz in der näheren Umgebung des Flughafens») ein.

Der BFO ist laut Abs. 1 bzw. 2 seiner Statuten ein Verein im Sinne von Art. 60ff ZGB³² mit Sitz in Lindau mit folgendem Zweck: «Bürgerprotest Fluglärm Ost versteht sich als Interessenvertreter der Einwohnerinnen und Einwohner der östlich des Flughafens gelegenen Gemeinden und aller Gemeinden, welche sich durch Fluglärm und andere Emissionen von Flugzeugen gestört fühlen.».

³² Schweizerisches Zivilgesetzbuch; SR 210

Die FZAG verweist auf den BGE 119 II Ib 374 und bestreitet aufgrund des Vereinszwecks die Beschwerde- bzw. Einsprachelegitimation des BFO im vorliegenden Fall. Sie macht geltend, es könne nicht davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit der Vereinsmitglieder des BFO durch die landseitige Erschliessung mehr als jedermann betroffen sei; gemäss Angaben auf seiner Web-Seite umfasse er vor allem die Gemeinden Bassersdorf, Illnau-Effretikon, Lindau, Nürensdorf, Schlatt, Turbenthal, Weisslingen, Uzwil und Winterthur sowie die Regionen Wil und Zürcher Oberland. Er erfülle damit die Kriterien von Art. 48 VwVG nicht.

1.3.3.2 Legitimation der AGZN

Die vom BAZL einverlangten Unterlagen der AGZN wurden am 14. Januar 2011 verschickt. Gemäss «Reglement» verfolgt die AGZN folgenden Zweck: «Zweck der Arbeitsgruppe ist die Auseinandersetzung mit den ökologischen, planerischen und verkehrspolitischen Fragen in Zürich Nord. Die Arbeitsgruppe pflegt den Informationsaustausch unter ihren Mitgliedern und wirkt mit geeigneten Mitteln gegen aussen. Die AGZN ist ein Forum, in dem sich Delegierte aus verschiedenen Parteisektionen der Nord-Gemeinden und der Stadtkreise 11 und 12 regelmässig treffen. Parteien- und grenzübergreifend werden die Themenbereiche Verkehr, Umwelt und Siedlungsentwicklung im Norden Zürichs diskutiert. Die Arbeitsgruppe greift in den politischen Entscheidungsprozess ein, lässt die kritischen Stimmen des Nordens in die Medien einfließen und beteiligt sich an juristischen Auseinandersetzungen. Zu den Aktivitäten zählen insbesondere die Publikation von Broschüren und Medienmitteilungen, Vernetzungsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit, das Verfassen von Rekursen, Einsprachen, Vorstössen.»

Das eingereichte «Reglement» trägt den Vermerk: «Die vorliegenden Richtlinien entsprechen der langjährigen Praxis der Arbeitsgruppe und wurden vom Koordinator Richard Wolff am 14. Januar 2011 verfasst.»

Gemäss Angabe des AGZN-Koordinators sind die Mitglieder der AGZN alle in den Städten und Gemeinden wohnhaft, die von der landseitigen Erschliessung des Flughafens Zürich stark betroffen sind. Die eingereichte «Mitgliederliste» entspricht im Wesentlichen dem Briefkopf der AGZN und umfasst folgende Gruppierungen und Personen: GEU Dübendorf, Grüne Kloten, Grüne Bezirk Dielsdorf, Grüne Zürich 11 und 12, SP Bassersdorf, SP Bezirk Bülach, SP Dietlikon, SP Dübendorf, SP Opfikon/Glattbrugg, SP Rümlang, SP Wallisellen, SP Zürich 11 und 12, Hj. Sommer, SP Volketswil, VCS Zürich.

1.3.3.3 Beurteilung des UVEK

Nach Art. 48 VwVG kann Beschwerde führen, wer durch die angefochtene Verfügung berührt ist und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Ände-

nung hat (Buchst. a), oder jede andere Person, Organisation oder Behörde, die das Bundesrecht als solche zur Beschwerde ermächtigt (Buchst. b).»

Die bundesgerichtliche Rechtsprechung (siehe u. a. BGE 119 II Ib 374 E. 2) verlangt, dass der Beschwerdeführer durch den angefochtenen Entscheid stärker als jedermann betroffen ist und in einer besonderen, beachtenswerten, nahen Beziehung zur Streitsache steht. Ein schutzwürdiges Interesse liegt vor, wenn die tatsächliche oder rechtliche Situation des Beschwerdeführers durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden kann.

Aufgrund dieser Praxis erscheint die Einsprache- bzw. Beschwerdelegitimation des BFO nicht gegeben, weil der Vereinszweck klar der Interessenvertretung von Einwohnerinnen und Einwohnern dient, die in den östlich des Flughafens gelegenen und allen Gemeinden wohnen, wo sie sich durch Fluglärm und andere Emissionen von Flugzeugen gestört fühlen.

Weiter ist auch nicht ersichtlich, wodurch der Grossteil der Vereinsmitglieder durch einen Parklatzentscheid – dessen Auswirkungen doch auf einen begrenzten Perimeter um den Flughafen beschränkt sind – mehr als jedermann betroffen sein sollten bzw. worin das schutzwürdige Interesse bezüglich die tatsächliche oder rechtliche Situation des Beschwerdeführers besteht, das durch den Ausgang des Verfahrens beeinflusst werden könnte. Gerade die Tatsache, dass der BFO nur einen Teil seiner Mitgliederliste eingereicht hat, verunmöglicht die Prüfung, ob dadurch ein Interesse der Mehrheit oder mindestens einer Grosszahl seiner Mitglieder an der beantragten Zurückweisung des Gesuchs besteht.

Im vorliegenden Fall geht es um den Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen; über die Parkplatzzahl können aber weder der Fluglärm noch andere Emissionen von Flugzeugen beeinflusst werden. Aufgrund des statutarischen Vereinszwecks ist fraglich, ob der BFO die Legitimationsvoraussetzungen nach USG und VwVG erfüllt.

Betreffend die Anforderungen des VwVG sowie die geforderte besondere Betroffenheit und das schutzwürdige Interesse gilt für die AGZN dasselbe, wie oben zum BFO gesagt wird. Weiter ist fraglich, ob mit dem vom Koordinator kurzfristig verfassten «Reglement» ein Verein im Sinn des ZGB besteht. Zudem sieht das «Reglement» weder einen bestellten Vorstand im Sinne von Art. 61 Abs. 1 ZGB vor noch ist davon auszugehen, dass dieses «Reglement» als Statuten angenommen wurde. Dementsprechend bestehen noch stärkere Zweifel an der Legitimation der AGZN als an der des BFO.

Fazit:

Insgesamt bestehen erhebliche Zweifel, ob BFO und AGZN in diesem Fall zur Ein-

sprache bzw. Beschwerde legitimiert sind. Die Frage kann letztlich offen bleiben, da die wesentlichen materiellen Einwände in der vorliegenden Verfügung ohnehin behandelt werden. Auf die materiellen Belange der Einsprachen wird in den folgenden Erwägungen eingegangen.

1.3.3.4 Antrag der AGZN betreffend Zustellung von Unterlagen

Die AGZN verlangte in ihrer zweiten Stellungnahme zusätzlich, ihr seien die vollständigen von der FZAG eingereichten Unterlagen inkl. UVB zuzustellen und ihr sei für deren Prüfung genügend Zeit einzuräumen.

Zum Antrag der AGZN ist festzuhalten, dass die Gesuche nach den Vorschriften von VwVG, USG und LFG ordnungsgemäss in den offiziellen Organen publiziert und während der vorgeschriebenen Fristen öffentlich aufgelegt wurden. Alle nachgereichten Unterlagen der FZAG wurden auch ihr zugestellt. Der Antrag der AGZN auf Zustellung der Gesuchsunterlagen samt UVB ist somit als unbegründet abzuweisen.

2. Materielles

2.1 Verantwortung des Flugplatzhalters

Art. 3 Abs. 1 VIL besagt unter anderem, dass Flugplätze so ausgestaltet, organisiert und geführt sein müssen, dass der Betrieb geordnet und die Sicherheit für Personen und Sachen [...] stets gewährleistet ist. Der Inhaber der Betriebskonzession hat für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen; die Verantwortung für einen sicheren Betrieb liegt in jedem Fall beim Konzessionsinhaber (Art. 10 Abs. 1 VIL). In diesem Sinn hat die Flughafenhalterin auch für genügend Parkplätze zu sorgen.

2.2 Begründung

Gemäss Art. 27a^{bis} Abs. 1 Buchst. b VIL ist ein Plangenehmigungsbesuch zu begründen. Zweck dieser Bestimmung ist insbesondere, festzustellen, ob die Nutzung einer Baute eine Auswirkung auf den Flugplatzbetrieb und somit auf das Betriebsreglement hat. Könnte die künftige Nutzung einer solchen Flugplatzanlage nur sinnvoll erfolgen, wenn auch das Betriebsreglement geändert würde, wäre das Betriebsreglementsverfahren mit dem Plangenehmigungsverfahren zu koordinieren und die entsprechenden betrieblichen Belange wären ebenfalls im Plangenehmigungsverfahren zu prüfen (Art. 27c VIL bzw. Art. 36c Abs. 4 LFG). Mit der Revision vom 20. Dezember 2006³³ wurde das Erfordernis einer Begründung aus dem USG gestrichen.

³³ (AS 2007 2701; BBI 2005 5351 5391).

Eine Begründung nach LFG für den Ausbau der Parkierungsanlagen insgesamt sowie für die Projekte P6 Ost und P70 liegen vor (vgl. Ziffer A.2.2 oben).

2.3 *Umfang der Prüfung, Vorgehen zur Entscheidungsfindung und Gegenstand der Verfügung*

2.3.1 Vorgehen der Leitbehörde

Aus Art. 27d VIL folgt, dass im Zusammenhang mit dem vorliegenden Bauvorhaben namentlich zu prüfen ist, ob das Projekt den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) entspricht sowie die Anforderungen nach Bundesrecht erfüllt, namentlich die luftfahrtspezifischen und -technischen, diejenigen des Arbeitsrechts sowie der Raumplanung, des Umwelt-, Natur- und Heimatschutzes. Gestützt auf Art. 27d Abs. 2 VIL sind auf kantonales Recht gestützte Anträge zu berücksichtigen, soweit dadurch der Betrieb oder der Bau des Flugplatzes nicht übermässig behindert wird.

Die erwähnte Auflage des Bundesgerichts betreffend Gesamtschau (vgl. Ziffer A.1.2 oben) ist in der Sache zwar zweckmässig, weil ein umfassender UVB Aufschluss über ein grösseres Ausbauprogramm vermittelt. Formell besteht hingegen die Schwierigkeit, dass kein entsprechendes Leitverfahren im Sinne der früheren Rahmenkonzession nach Art. 14 VIL (in ihrer bis 28. Februar 2000 geltenden Fassung) besteht, welches den Anknüpfungspunkt für die UVP bilden könnte. Unter diesen Umständen sah sich die FZAG veranlasst, neben kurzfristig zu realisierenden Projekten bereits heute Plangenehmigungsgesuche für Vorhaben einzureichen, die erst mittelfristig realisiert werden sollen.

In den nächsten Jahren sollen am Flughafen zusammen mit dem «Circle» insgesamt rund 8100 neue Parkplätze (7100 Flughafenparkplätze, 1000 für den «Circle») erstellt werden. Die Vorhaben stehen in einem engen funktionalen und örtlichen Zusammenhang: Bauherr ist jeweils die FZAG und die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt (insbesondere Lufthygiene, Verkehrslärm und Belastung des lokalen und regionalen Strassenverkehrsnetzes) erstrecken sich zu einem grossen Teil auf denselben Perimeter. Aus dieser Konstellation und der Grösse der Vorhaben ergibt sich die Notwendigkeit, die Auswirkungen auf die Umwelt gemäss Kapitel 2 UVPV in einem einzigen UVB darzustellen. Im Sinne der Gesamtschau ist es deshalb auch erforderlich, in der vorliegenden Verfügung die Umweltbelastung in den Bereichen Lärm und Lufthygiene gesamtheitlich zu prüfen sowie Überlegungen zu den Auswirkungen des Gesamtvorhabens auf die Verkehrsnetze anzustellen.

Nicht sinnvoll erscheint dagegen eine Gesamtprüfung der übrigen jeweils relevanten Umweltbereiche für die einzelnen Teilvorhaben (z. B. Gewässer- und Grundwasserschutz, Aspekte von Natur und Landschaft etc.), da diese viel stärker an die jeweili-

gen Standorte geknüpft sind; sie sind denn auch mit den entsprechenden Teilvorhaben zu prüfen.

Dieses Vorgehen war bereits mit der Voruntersuchung zur UVP skizziert worden. Dort war festgehalten worden, dass die Umweltbereiche Lärm und Luft über sämtliche Vorhaben beurteilt würden; die Unterlagen für das P6 Ost und P70 sollten vollständig erarbeitet und diejenigen für die übrigen Projekte später fertiggestellt und eingereicht werden. Auch der Regierungsrat des Kantons Zürich stellt sich grundsätzlich hinter das von der Leitbehörde gewählte Vorgehen, das somit zwischen BAZL, BAFU und Kanton Zürich abgestimmt ist.

2.3.2 Gesamtbetrachtung und projektspezifische Aspekte

Die Gesuchsunterlagen betreffend «Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen» sowie die daraus abgeleiteten «Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilungen» bilden einerseits die Grundlage für die raumplanerische Abstimmung und liegen andererseits dem UVB für die Festlegung der Massnahmen zum Schutz bzw. der Abschätzung der voraussichtlich verbleibenden Belastung der Umwelt (Art. 10b Abs. 2 Buchst. b und c USG) zu Grunde.

Zu berücksichtigen sind ferner die von der FZAG eingereichten «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» vom 22. Dezember 2011 sowie die von der Stadt Kloten genehmigte Änderung der Verkehrserschliessung für den «Circle».

Von raumplanerischem Interesse ist vor allem die Frage, ob die Kapazitäten sowohl auf dem Strassennetz als auch beim öffentlichen Verkehr auch künftig für die landseitige Erschliessung des Flughafens ausreichen. Dem Modalsplit, der die Anteile der Fahrten für die verschiedenen Verkehrsträger beschreibt, kommt denn auch eine zentrale Bedeutung zu.

Weiter ist im vorliegenden Entscheid unter den betrieblichen Auswirkungen sodann zu prüfen, ob bzw. wie weit die insgesamt beantragten Parkplätze unter den Aspekten Luftreinhaltung und Lärm den Vorschriften des USG und seiner Verordnungen entsprechen.

Schliesslich sind die konkreten Vorhaben für die Erweiterung P6 Ost und die Errichtung des Parkdecks auf dem P70 zu prüfen. Bezogen auf die projektspezifischen Anträge zu diesen Vorhaben (z. B. feuerpolizeiliche Auflagen, Bauinstallationen, Arbeitnehmerschutz etc.), zu denen sich der Kanton bzw. die Bundesfachstellen nicht oder nur am Rand äussern, ist fallweise auf die Stellungnahmen der kantonalen und kommunalen Fachstellen zurückzugreifen.

Sollte sich zeigen, dass die gesetzlichen Anforderungen namentlich des Bundesrechts auch mit der beantragten grossen Zahl Parkplätze erfüllt werden können, sind die Plangenehmigungen – gegebenenfalls unter Bedingungen und Auflagen – zu erteilen (vgl. Ziffer B.1.2.3).

2.3.3 Gegenstand der vorliegenden Verfügung

Mit der vorliegenden Plangenehmigung wird darüber entschieden,

- um wie viele der insgesamt beantragten 7 100 Flughafenparkplätze das zulässige Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent grundsätzlich erhöht werden kann;
- welche Bedingungen und Auflagen für das Gesamtvorhaben zu verfügen sind (Erwägungen dazu im Abschnitt C.); und
- unter welchen Bedingungen und Auflagen die Plangenehmigungen für Projekte P6 Ost und P70 erteilt werden können (Erwägungen in den Abschnitten D. und E.).

Für die Projekte P64 und P9, P12-100, P16 sind Aussagen zum weiteren Verfahrensablauf zu machen, da sie zu heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend beurteilt werden können.

C. Erwägungen zum Gesamtvorhaben

1. Unterlagen zu Verkehrsaufkommen, Parkplatzbedarf und UVP

Dem Gesuch liegen die beiden Fachberichte «Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen» sowie «Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilung» (Teamverkehr, je 1.9.2010) bei. Auf Antrag des Kantons Zürich wurde eine Detail-Studie «Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbüelring» (Teamverkehr, 14.10.2010) nachgereicht.

Mit dem Baugesuch für den «Circle» wurde ein überarbeiteter Bericht «Baugesuch <The Circle> – Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilung inkl. <The Circle>» (Teamverkehr, 21.10.2010) vorgelegt.

Schliesslich wurde mit der Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen aus der ersten Anhörung ein weiterer Bericht «Erläuterungen und Aktualisierung zu früheren Fachberichten» (Teamverkehr, 22.12.2011) eingereicht.

Weiter liegt der UVB (Envico AG, 1.9.2010) vor, der aufgrund der Voruntersuchung und des Pflichtenhefts erstellt wurde.

1.1 *Methoden und Vorgehen für die Parkplatz- und Verkehrsberichte*

Der Bericht von Teamverkehr zu Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen bildet die Grundlage für diejenigen zu den Verkehrsmodellberechnungen und zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes (Knoten und Steckenabschnitte). Die Unterlagen zum Parkplatznachweis und zu den Verkehrsmodellberechnungen vom September 2010 dienen auch als Grundlage für den UVB.

1.1.1 **Parkplatzbedarf und Verkehrsaufkommen**

Teamverkehr berechnet den Parkplatzbedarf 2020 ausgehend vom aktuellen Verkehrsverhalten der verschiedenen Nutzersegmente und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Wachstumsraten für diese in den nächsten zehn Jahren. Da die Parkplätze bzw. Parkhäuser von den einzelnen Nutzersegmenten verschieden belegt sind, werden die verschiedenen Parkräume als «Zellen» betrachtet und die jeweilige Anzahl Parkplätze pro Nutzersegment zugewiesen. Auf dieser Basis (örtliche Lage, Verkehrsaufkommen pro Parkplatz und Segmentnutzung) wird in der Folge die jeweilige Verkehrsbelastung pro Tag und Zelle berechnet.

Der Bericht baut auf folgenden Arbeitsschritten auf:

1. Darstellung des Verkehrsangebots;
2. Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens in Personenfahrten für das Jahr 2020 pro Nutzersegment in Abhängigkeit der Luftverkehrsprognosen und des Modalsplit-Ziels;
- 3.1 Erarbeitung eines Modells für das Jahr 2009 anhand der Grunderhebung 2009 (Personenwagenfahrten) und unter Berücksichtigung der Kennwerte, z. B. massgebende Betriebszeit, Aufenthaltszeit, Spitzenstunde (bekannt aufgrund der Schrankenbewirtschaftung) und massgebende Stunde (11.00–12.00 Uhr). Kontrolle und Kalibrierung des Modells anhand des vorhandenen Parkplatzangebots, Stand 2009;
- 3.2 Herleiten des Parkplatzbedarfs für 2020 mit dem kalibrierten Modell und einer Modalsplit-Annahme gemäss Grunderhebung 2009 (die im Modell verwendeten Daten bezüglich Verkehrsaufkommen 2020 sind im Arbeitsschritt 2 berechnet worden);
- 3.3 Abschätzung des Verkehrsaufkommens für 2020 nach Spitzenstundenverkehr als Basis für die Verkehrsmodellberechnung und der durchschnittlichen tägliche Verkehrsmenge (DTV) als Grundlage für den UVB.

1.1.2 Verkehrsmodellberechnungen und Leistungsbeurteilungen

Die Verkehrsmodellberechnungen beruhen auf den Prognosen zum Verkehrsaufkommen 2020. Massgebend sind für die verkehrstechnischen Beurteilungen der Kapazitäten der Verkehr in den Spitzenstunden, für die UVP die DTV.

Das gewählte Vorgehen umfasst die folgenden Schritte:

1. Berechnung des Modalsplits für die Flughafenutzungen und das Projekt «The Circle» 2020 und für den Zusatzverkehr 2009–2020;
2. Entwicklung des inneren Erschliessungssystems des Butzenbuelrings als Grundlage für die Verkehrsmodellberechnungen;
3. Verkehrsmodellierung für die drei Zustände
 - Ist-Zustand 2009 (Referenzzustand);
 - Ausgangszustand 2020 ohne Ausbau Flughafen und ohne «Circle» (Verkehrsprognose unter Berücksichtigung der Siedlungsprognose des AfV sowie Ausbau der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen;
 - Betriebszustand 2020 mit Ausbau (Flughafen 7 100 und «Circle» 1523 Parkplätze).Daraus ergeben sich Angaben über die Belastungen des Strassennetzes und es können jeweils die Knoteninnenfrequenzen für einzelne Knoten herausgelesen werden;
4. Beurteilung der Leistungsfähigkeiten des Strassennetzes und einzelner Knoten;
5. Berechnung der DTV als Grundlage für die UVP;
6. notwendige Massnahmen.

Die Zufahrten zu den verschiedenen Parkhäusern und zum «Circle» im Bereich Butzenbüel wurden in einem «Rampenkonzert» dargestellt. Im Abschnitt zur Erschliessung des «Circle» (S. 5) findet sich folgende Anmerkung: «Gespräche mit der Kantonspolizei haben ergeben, dass bei der Lage der Ausfahrt Optimierungspotential für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Butzenbüelring besteht. Diese Variante wird bei der Erarbeitung der Baueingabe geprüft.»

1.1.3 Projektanpassung «The Circle» für die Baueingabe

Die Ausfahrt für das «Circle»-Projekt aufgrund der Stellungnahmen aus der Anhörung zu diesem angepasst und im Bericht «Verkehrmodellberechnungen und Leistungsbeurteilungen inkl. «The Circle»», (Teamverkehr, 21.10.2010) zum Baugesuch «The Circle», dargestellt: Neu wird die Ausfahrt in einer zusätzlichen Unterführung unter dem Butzenbüelring hindurch und dann via Flughafenstrasse geführt werden. Weiter wurden die Verkehrszahlen aufgrund des baurechtlichen Vorentscheids von Kanton und Gemeinde korrigiert. Ebenso wurden die Netzbelastungen und Knotenkapazitäten neu berechnet.

1.2 UVB

Der UVB vom 1. September 2010 wurde gemäss den Anforderungen der Voruntersuchung und des Pflichtenhefts des BAFU vom 22. Februar 2010 erstellt.

Das BAFU hat den Bericht geprüft und kommt zu folgenden Schlüssen:

- Der UVB stellt eine gute Grundlage für die mittelfristig geplante Erweiterung der Parkierungsanlagen dar und ist genügend detailliert, um als Unterlage für die sofortige Genehmigung der Parkhäuser P6 Ost und P70 zu dienen.
- Im Sinne einer Gesamtbetrachtung wurde ein übergreifender UVB mit den Verkehrsberechnungen für alle Vorhaben erstellt. Die übrigen Aspekte für die beiden anderen Projekte (P9 / P12-100 / P16 sowie P64), z. B. Grundwasserschutz, betroffene Naturwerte, Baulärm, Bauleistik etc. werden dagegen erst aufgrund der einzelnen Bauprojekte detailliert erarbeitet.

Gestützt auf die Beurteilung des BAFU darf davon ausgegangen werden, dass der UVB die formellen Anforderungen des USG erfüllt und die geforderten Angaben betreffend

- den Ausgangszustand;
- das Vorhaben, einschliesslich der vorgesehenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt sowie;
- die voraussichtlich verbleibende Belastung der Umwelt macht.

1.3 *Fazit*

Die Verkehrsberichte sind übersichtlich aufgebaut und behandeln die relevanten Fragestellungen. Sie genügen in formeller Hinsicht den üblicherweise an Gesuchsunterlagen gestellten Anforderungen.

Sowohl die Verkehrsberichte von Teamverkehr als auch der UVB von Envico AG, die die FZAG mit dem Gesuch eingereicht hat, sind sowohl als Grundlage zur Beurteilung der raumplanerischen Abstimmung sowie der Umweltaspekte Lufthygiene und Lärm des Gesamtvorhabens als auch für die projektspezifische Beurteilung der Teilgesuche für das P6 Ost und das P70 geeignet.

2. **Raumplanung**

Der durch die Passagierzahlen induzierte zusätzliche landseitige Verkehr hat Auswirkungen auf das Verkehrsnetz rund um den Flughafen. Dies gilt sowohl für den Strassenverkehr als auch für den öffentlichen Verkehr, dessen Modalsplit-Anteil weiter erhöht werden soll. Zu prüfen sind daher insbesondere die raumplanerische Abstimmung für das lokale bzw. regionale Verkehrssystem.

2.1 *Sachplanerfordernis*

Nach Art. 37 Abs. 5 LFG setzt die Plangenehmigung für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach dem RPG³⁴ voraus. Die Sachpläne werden durch den Bundesrat verabschiedet und sind für die Bundesstellen sowie für die Kantone und Gemeinden (Richt- und Nutzungsplanung) verbindlich. Auch der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) basiert auf der geltenden Gesetzgebung (insbesondere Art. 13 RPG) und Kompetenzordnung; er schafft weder neues Recht noch neue Kompetenzen. Die konzeptionellen Ziele und Vorgaben des SIL hat der Bundesrat im Oktober 2000 verabschiedet. Diesem Teil folgen schrittweise die Objektblätter für die einzelnen Luftfahrtanlagen.

2.1.1 SIL-Konzeptteil

Die Zweckbestimmung und die Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Flughafens Zürich stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL zu den Landesflughäfen (Teile III B und III B 1) und die Luftfahrtpolitik des Bundes. Der Konzeptteil III B legt u. a. bezüglich der landseitigen Erschliessung fest:

- die Landesflughäfen sind optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern – insbesondere mit dem öffentlichen Landverkehr – zu verknüpfen;

³⁴ Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG); SR 700

- mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Schienen- und Busverkehrs ist auf einen möglichst grossen Anteil der Zu- und Wegfahrten über den öffentlichen Landverkehr hinzuwirken; und
- das Parkplatzangebot der Landesflughäfen ist auf das Erschliessungsangebot des öffentlichen Verkehrs abzustimmen und zu bewirtschaften.

2.1.2 SIL-Objektblatt

Die SIL-Objektblätter konkretisieren die allgemeinen Festlegungen des Konzeptteils. Sie enthalten verbindliche Aussagen zur Zweckbestimmung des Flugplatzes, zu den Rahmenbedingungen für den Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung, zur Hindernisbegrenzung, zum Natur- und Landschaftsschutz sowie zur landseitigen Erschliessung. Die Inhalte sind als Text und in einer Anlagekarte dargestellt.

Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich liegt in seiner endgültigen Form noch nicht vor. Die Anhörung der Kantone und Gemeinden sowie die Information und Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Art. 19 RPV³⁵ zum Entwurf vom 16.8.2010 sind abgeschlossen und die zweite Ämterkonsultation ist in Vorbereitung; der Zeitpunkt dafür ist allerdings noch nicht bestimmt.

Für die neuen Parkierungsanlagen am Flughafen, aber auch für die Beurteilung des «Circle» als Nebenanlage, sind der Flughafenperimeter sowie die räumliche Abstimmung der Erschliessung von Belang.

2.1.3 SIL-Perimeter und Projektstandorte

Gemäss Objektblatt-Entwurf umgrenzt der Flughafenperimeter das von den Flughafenanlagen beanspruchte Areal, einschliesslich der für deren Erweiterung und Erneuerung benötigten Flächen; er ist in der Karte 4 des Objektblatt-Entwurfs dargestellt.

Das Bauvorhaben für das P6 Ost liegt auf der Landseite des Flughafens im Bereich des Flughafenkopfs nördlich des Butzenbüels, das Vorhaben P70 südlich des Werkhofs, das P64 im Gebiet Unterhau oder Rohrholz, der P9 im Gebiet Steinenbüel nördlich von REGA/BAC, der P12-100 im Gebiet Rächtenwiesen östlich der Pisten-schwelle 28 und der P16 östlich der Fracht zwischen A51 und Flughafenstrasse.

Das Projektgebiet für den «Circle» liegt innerhalb des Butzenbüelrings auf der West- und Südseite des Butzenbüels.

³⁵ Raumplanungsverordnung, SR 700.1

Der Kanton und die Städte Kloten und Opfikon (sinngemäss auch die Gemeinde Rümlang, die aber den heutigen P60 als Standort vorschlägt) beantragen in der zweiten Anhörung, als Alternative zum Parkhaus P64 im Rohrholz den Standort Oberhau für ein neues Parkhaus zu prüfen und – sollte sich dieser verkehrstechnisch als geeigneter erweisen – das Projekt P64 entsprechend anzupassen. Der alternative Standort für das P64 Oberhau liegt zwischen dem Werftareal und der Flughafenstrasse in unmittelbarer Nähe der Glattalbahn-Station Balsberg.

Auch der Standort Oberhau befindet sich innerhalb des vorgesehenen SIL-Perimeters. Als mögliche Hauptnutzung für den Standort Oberhau wird im Objektblatt-Entwurf namentlich die Parkierung erwähnt. Das überwiegende öffentliche Interesse an den vorgesehenen Erweiterungen der Flughafenanlagen ist demnach für diesen Standort ausgewiesen.

Sämtliche Standorte für die geplanten Vorhaben liegen somit ausnahmslos im vorgesehenen Flughafenperimeter gemäss Schlussbericht zum SIL-Prozess vom 10. Februar 2010 und Objektblattentwurf vom 16. August 2010; der Perimeter in diesen Gebieten ist mit dem Richtplan abgestimmt und war während der Anhörung und öffentlichen Mitwirkung unbestritten.

2.2 *Genehmigungsfähigkeit von Infrastrukturanlagen am Flughafen Zürich*

In seinem Urteil zum vorläufigen Betriebsreglement³⁶ (vBR) vom 22. Dezember 2010 macht das Bundesgericht grundsätzliche Erwägungen betreffend Infrastrukturausbauten am Flughafen Zürich. Es weist darauf hin, dass der konkrete, auf den Flughafen Zürich bezogene Teil des SIL (d. h. das Objektblatt) noch fehle, welcher die künftigen Rahmenbedingungen für den Flughafenbetrieb, die in der Betriebsbewilligung (recte: im Betriebsreglement) gemäss Art. 36c Abs. 2 LFG konkret ausgestalten seien, definiere. Es fordert daher eine besondere Zurückhaltung bei der Bewilligung von kapazitätserhöhenden Infrastrukturmassnahmen, da diese Fakten schafften, die nicht (oder sehr schwer) wieder rückgängig gemacht werden und daher den Planungsprozess präjudizieren könnten. Dies gelte namentlich für Massnahmen, welche die Kapazität des Flughafens erhöhten.

Auch wenn das im erwähnten BGE zum vBR nicht explizit gesagt wird, muss aufgrund des Kontexts des Urteils davon ausgegangen werden, dass mit «Kapazität des Flughafens» die Leistungsfähigkeit des Flughafens bezogen auf den eigentlichen Flugbetrieb gemeint ist.

Bezogen auf den hier zu beurteilenden Ausbau des Parkplatzangebots hält der Kanton Zürich fest, die Tatsache, dass das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich erst

³⁶ BGE 1C_58/2010, E. 3.3.1–3.3.3

im Entwurf vorliege, stelle keinen Hinderungsgrund für dessen Genehmigung dar, da – zuletzt im Zusammenhang mit dem vorläufigen Betriebsreglement – die Gewährleistung der Kapazität des Flugbetriebs vor Einführung der DVO als vorläufige Richtschnur genommen worden sei. Die im Anhang H 1 zum Schlussbericht des SIL-Koordinationsprozesses vom 2. Februar 2010 enthaltenen Nachfrageprognosen ergäben – zumindest bis zum Jahr 2020, dem Planungshorizont des vorliegenden Ausbauprogramms für Flughafenparkplätze – zwischen den Betriebsvarianten mit oder ohne Berücksichtigung der DVO nur sehr kleine Differenzen im Aufkommen der Flugpassagiere (a. a. O., S. 63). Im Lichte der Rechtsprechung des Bundesgerichts müsse die Leistungsfähigkeit der landseitigen Erschliessung des Flughafens darauf ausgerichtet werden, diese wachsende Nachfrage erfüllen zu können. Begründet worden sei diese Haltung im Wesentlichen damit, dass der Flughafen Zürich im Sinne der Festlegungen des allgemeinen Teils des SIL seine Rolle als grosse europäische Drehscheibe des Weltluftverkehrs erfüllen müsse.

Dieser Argumentation kann gefolgt werden. Zudem ergibt sich – wie bereits festgestellt wurde (vgl. Ziffer A.2.7) – aus dem Parkplatzangebot keine Auswirkung auf den eigentlichen Flugbetrieb. Somit sind die hier zu beurteilenden Parkplatzprojekte auch nicht als kapazitätserhöhende Infrastrukturen im Sinne der Erwägungen des Bundesgerichts zu betrachten, die den SIL-Prozess zu präjudizieren vermöchten. Auch wenn das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich noch nicht verabschiedet ist, kann der Ausbau der Parkierungsanlagen unter dem Aspekt der Sachplanerfordernis genehmigt werden.

Auf die materielle raumplanerische Koordination ist in den folgenden Abschnitten einzugehen.

2.3 *Abstimmung mit weiteren Planungsinstrumenten*

Gemäss Art. 2 RPG haben Bund, Kantone und Gemeinden die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten und sie aufeinander abzustimmen; das wichtigste Raumplanungsinstrument der Kantone ist der Richtplan, der Bund erarbeitet in seinem Kompetenzbereich sektorale Sachpläne. Zu diesen zählt auch der SIL.

Schon im UVEK-Entscheid «Dock Midfield» zur 5. Bauetappe³⁷ wird festgestellt: «Für den landseitigen Verkehr beschränkt sich die 5. Bauetappe auf Massnahmen im Bereich des Flughafenkopfs (Modalsplit-Konzept, landseitiger Verkehrsanschluss). Vorkehrungen auf dem Strassennetz ausserhalb des Flughafenkopfes fallen nicht in die Zuständigkeit des Flughafens, weil dieser nicht der alleinige bzw. hauptsächliche Verursacher der Überlastungen ist. Massnahmen zur Verbesserung

³⁷ Verfügung vom 5.11.1999, E. II.4.2.3, S. 73

der Erreichbarkeit des Flughafens haben deshalb Bund, Kanton und Gemeinden im Rahmen ihrer Aufgaben und Zuständigkeiten zu prüfen und gegebenenfalls zu realisieren.» Mit der Erarbeitung des RGVK hat sich der Kanton Zürich unter Federführung des AfV dieser Herausforderung angenommen (vgl. Ziffer C.2.3.2).

2.3.1 Bezug zum Richtplan des Kanton Zürich

Gleichzeitig mit der Anhörung zum Objektblatt-Entwurf erfolgte die Auflage des revidierten Richtplans des Kantons Zürich mit seinem Kapitel 4.7.1 «Flughafen». In den beiden Raumplanungsinstrumenten des Bundes und des Kantons ist zu definieren, mit welchen Mitteln der landseitige Verkehr des Flughafens inskünftig gesteuert und überwacht werden soll; Ziel ist, auf der Basis des RGVK die jeweils gleichen Steuerungsgrößen für den landseitigen Verkehr am Flughafen festzulegen.

2.3.2 Regionales Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (RGVK)

In die Arbeiten zum RGVK waren Vertreter folgender Behörden und Fachstellen einbezogen: ARV (Amt für Raumordnung und Vermessung – heute Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich, ARE-ZH), TBA, AWEL, BAZL, ASTRA, BAV (Bundesamt für Verkehr), PZU (Planungsgruppe Zürcher Unterland), ZPG (Zürcher Planungsgruppe Glatttal), VBG (Verkehrsbetriebe Glatttal), ZVV (Zürcher Verkehrsverbund), Kantonspolizei Zürich und FZAG.

Das RGVK baut auf den bestehenden Zielsetzungen (u. a. kantonales Gesamtverkehrskonzept, Konzeptteil des SIL) und den vorhandenen regionalen Konzepten (insbesondere das regionale Gesamtverkehrskonzept Glatttal aus dem Jahr 2005) auf. Es dient einerseits als Grundlage für die Revision des Richtplans (inkl. Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Flughafenregion und verbesserte Koordination zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung) und andererseits für die Erarbeitung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich.

Angesichts der vielen parallel laufenden Arbeiten (z. B. Baubewilligungsverfahren mit UVP für den «Circle» und Parkraumentwicklung im Flughafen, Verkehrsplanungen Strasse, Schiene und Langsamverkehr, raumplanerische Aktivitäten wie Revision regionaler und kantonaler Richtpläne und Raumordnungskonzepte, Testplanungen im Raum Flughafen und Entwicklung des Areals Flugplatz Dübendorf) kommt der Koordinationsfunktion des RGVK eine hohe Bedeutung zu. Es integriert diese Planungen, stellt den Gesamtzusammenhang her, erarbeitet mit Unterstützung des kantonalen Gesamtverkehrsmodells eine Prognose (Trend und Ziel 2030), und leitet daraus den Handlungsbedarf und die Massnahmen ab.

Das RGVK berücksichtigt auch die laufenden Plangenehmigungsverfahren für den Ausbau der Flughafenparkplätze und den «Circle» und geht für die Trendprognose

von insgesamt rund 9000 neuen Parkplätzen im Flughafenareal aus (S. 9). Diese Annahme liegt um zehn Prozent über den jetzt geplanten 8100 Parkplätzen (7100 Flughafen, ca. 1000 «Circle»).

In dieser Form stellt es eine geeignete Planungsgrundlage dar, die der geforderten Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren Rechnung trägt und Antworten auf verschiedene Fragen gibt, insbesondere zur Sicherstellung der Erreichbarkeit (Flughafen, Wohn- und Arbeitsplätze in der Region), zu einer umweltverträglichen und sicheren Abwicklung des Verkehrs und vor allem zu einer verbesserten Koordination zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

2.3.3 Valet-Parking und Off-Airport-Parkplätze

Der RGVK-Synthesebericht hält fest (u. a. S. 115), das Valet-Parking sei eine wachsende Dienstleistung (vgl. Ziffer A.4.1.3) und der Flughafen sei nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts³⁸ verpflichtet, verschiedene Anbieter zu dulden. Je höher die Parkplatzgebühren auf dem Flughafengelände seien, desto eher sei auch denkbar, dass weitere Anbieter Parkplätze und Shuttle-Services für Flughafenkunden anböten. Im Weiteren könne Valet-Parking auch als eine mögliche Ausweichreaktion bei knapper Parkplatzzahl betrachtet werden. Es sei daher sinnvoll, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden für die Regelung des Valet-Parkings zuständig sei.

Nach Auffassung von BAZL und Kanton Zürich handelt es sich bei sogenannten Off-Airport-Parkplätzen um Anlagen, die zwar funktionell dem Flugplatzbetrieb dienen, die aber nicht die erforderliche örtliche Nähe zum Flughafen aufweisen, um als Flugplatzanlagen im Sinne des LFG zu gelten. Somit bedürfen sie keiner Plangenehmigung nach Luftfahrtrecht, sie unterstehen kantonalem Recht³⁹.

Im RGVK (S. 232) wird folgende Massnahme vorgeschlagen: «Off-Airport-Parkplätze für Flugpassagiere sind in den regionalen Richtplänen einzutragen und werden dem Parkplatzbedarf des Flughafens angerechnet.»

Auch diesbezüglich ist der Objektblattentwurf deutlich: «Parkplätze für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten betrieben werden (z. B. Valet-Parkplätze), gelten nicht als Flughafenanlagen und werden nach kantonalem Recht genehmigt. Im Hinblick auf die Modalsplit-Ziele sorgt der Kanton dafür, dass solche Parkplätze nur in begrenzter Zahl erstellt und analog den Parkplätzen im Flughafenperimeter bewirtschaftet werden».

³⁸ BVGE B-2157/2006 vom 3. Oktober 2007

³⁹ Der Kanton Zürich schloss sich am 5. September 2011 mit Schreiben ans BAZL dieser Auffassung an.

Bezüglich der Off-Airport-Parkplätze besteht eine gewisse Schwierigkeit, dass der FZAG nur diejenigen Anlagen zuverlässig bekannt sind, mit deren Betreiber sie in einem geregelten Verhältnis steht. Daneben gibt es einen Graubereich an Off-Airport-Parkplätzen, über die sie nicht zuverlässig berichten kann, da mit deren Betreibern keine Vereinbarung vorliegt. Die FZAG führt dazu aus, im Jahr 2009 sei neben der Sprenger AG bereits auch die Airportparking AG als zweiter Anbieter am Flughafen Zürich zugelassen gewesen, zusätzlich auch bereits die Firma Europcar, die die Fahrzeuge aber in den Flughafenparkhäusern abstelle. Da die schriftliche Vereinbarung mit der Airportparking AG aber erst Anfang 2010 abgeschlossen worden sei, hätten diese Off-Airport-Parkplätze in der Parkplatzbilanz 2009 noch nicht aufgeführt werden können. Die De-facto-Situation in Bezug auf die Off-Airport-Parkplätze präsentierte sich demnach im Jahr 2009 wie folgt:

Anbieter	Anzahl Off-Airport-Parkplätze
Sprenger AG	490
Airportparking	480
Total	970

Im Bedarfsnachweis seien 1085 Off-Airport-Parkplätze aufgeführt; die verbleibende Differenz von 115 Parkplätzen könne heute nicht belegt werden. Es müsse aber davon ausgegangen werden, dass schon 2009 noch andere – inoffizielle – Anbieter Off-Airport-Parkplätze betrieben hätten.

Festzuhalten ist, dass dieses Problem nur in Zusammenarbeit zwischen Flughafen, Kanton und den betreffenden Standortgemeinden zu lösen sein wird.

2.3.4 Verlagerung von Bring- und Holverkehr zu Selbstfahrern

Der Bring- und Holverkehr ist speziell unerwünscht, da er ein Mehrfaches an Fahrten gegenüber einem Selbstfahrer, der sein Fahrzeug am Flughafen parkiert, erzeugt.

In seinem Urteil vom 19. Februar 1998⁴⁰ hielt das Bundesgericht fest, mit dem BUWAL [heute: BAFU] dürfe festgestellt werden, dass die Parkplatznot im Flughafenkopf erfahrungsgemäss zu einer Intensivierung des Bring- und Holverkehrs führe und eine Reduktion der Parkplätze deshalb nicht als das ideale Mittel zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs erscheine. Im Entscheid vom 19. August 1999⁴¹ stellte es bezüglich Modalsplit und Parkplatzzahlen fest, dass in erster Linie der öffentliche Verkehr auszubauen und zu verbessern sei, aber auch das Parkplatzangebot erhöht werden müsse und dürfe. Und weiter, bezogen auf eine beantragte Reduktion der Parkplätze, hielt es fest, dass eine solche nicht das ideale Mittel

⁴⁰ BGE 124 II 75, E. 7c, S. 18

⁴¹ Urteil 1A.116/1999, E. 6, S. 12

zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sei. Gerade für die Flughafen-angestellten mit Schicht-Arbeitszeit, die nicht oder nur schwerlich auf den öffentlichen Verkehr umsteigen könnten, seien ausreichend Parkplätze zur Verfügung zu stellen, und es sei für einen Parkbetrieb zu sorgen, der den Suchverkehr auf ein Minimum beschränke. Im Übrigen könne nicht ausgeschlossen werden, dass auch für die Angestellten die Frage des – unerwünschten – Bring- und Holverkehrs aktuell werden könnte. Würde die diesen zur Verfügung stehende Parkfläche drastisch verringert, könnten auch sie sich gezwungen sehen, sich von Angehörigen zur Arbeit bringen zu lassen. Ob aber «kiss and ride» oder «kiss and work» – die Auswirkungen auf die Umwelt seien die gleichen.

Zur Umlagerung von Hol- und Bring-Verkehr zu mehr Selbstfahrern äusserte sich der Kanton Zürich in seiner zweiten Stellungnahme wie folgt: In den Modellberechnungen der FZAG zum Parkplatzbedarf sei davon ausgegangen worden, dass die Zahl von 1085 Off-Airport-Parkplätzen bis 2020 stabil bleiben würde, und dass sich die zusätzliche Nachfrage nach günstigen Parkierungsgelegenheiten vor allem auf die erweiterte Anlagen P64 im Rohrholz leiten lasse. Diese Prämisse hänge stark davon ab, ob es Kanton und Gemeinden gelinge, das Angebot an Off-Airport-Parkplätzen ausreichend zu steuern, wofür ein grosses Interesse bestehe und wozu Bestrebungen im Gange seien.

Wie bereits in seiner ersten Stellungnahme dargelegt, sei die Absicht der FZAG, den Hol- und Bring-Verkehr zugunsten der Selbstfahrer zu verringern, grundsätzlich zu unterstützen. Wenn dies gelinge, seien auch die damit verbundenen rund 2000 Parkplätze gerechtfertigt. Flankierend wolle die FZAG die Vorfahrten stärker regulieren; es sei aber auch eine restriktive Politik von Kanton und Gemeinden bezüglich neuer Off-Airport-Anlagen erforderlich. Der Kanton gelange zum Schluss, dass es zwangsläufig ein entsprechendes preisgünstiges Angebot in dezentralen Anlagen brauche, damit die angestrebte Verlagerung überhaupt in Gang kommen könne. Es scheine jedoch geboten, dass Korrekturen am Umfang der Parkplätze möglich sein sollten, wenn diese Verlagerung nicht gelingen sollte. Eine Etappierung des Ausbaus erscheine ihm nach wie vor eine mögliche Lösung. Auch für Nutzer dieser preisgünstigeren Anlagen müsse, um als Alternative zum Bringenlassen gelten zu können, die Anfahrt gut planbar und der Flughafen bequem erreichbar sein. In dieser Transportkette sei der Zubringer zum Flughafen mit einem Shuttle-Bus in dichter Taktfolge sehr wichtig. Noch besser wäre es, wenn die Zubringerfahrt mit der Glattalbahn erfolgen könnte. In diesem Zusammenhang sei zu überlegen, ob anstelle eines Ausbaus im Rohrholz nicht eine Anlage im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn-Station Balsberg geeigneter wäre. Dieser Standort sei in der Gebietsplanung Kloten als geeignet für Parkierungsanlagen ausgemacht und ist im Entwurf zum SIL-Objektblatt entsprechend vorgemerkt worden.

Die Stadt Kloten ihrerseits begründet ihren Antrag [1] (Genehmigung des Parkhauses P64 sowie der offenen Parkplätze P9, P12-100 und P16 nur unter der Bedingung, dass die prognostizierten Verkehrswerte des Flughafens (Lokalpassagiere) zu +/- 10 Prozent erreicht worden seien) u. a. wie folgt: Aus den Unterlagen sei ersichtlich, dass die prognostizierte Zunahme des Passagierverkehrs nach den ersten Erweiterungen (P70 und P6 Ost) mit der Zunahme der Parkplätze einigermaßen korrespondiere (vgl. dazu auch Abb. 3 weiter unten). Ab 2015 (P9, P12-100, P16) und 2017 (P64) werde das Passagierwachstum hingegen vorweggenommen. Diesem Umstand sei bei der Bewilligung von Parkplätzen Rechnung zu tragen, damit keine Parkplätze «auf Vorrat» genehmigt würden. [...] Dieser Auffassung stehe aber nicht entgegen, dass eine Gesamtschau der Parkplatzentwicklung im Sinne der vorliegenden Unterlagen erfolge, was die Stadt Kloten ausdrücklich begrüsse.

Trotz ihrer Bedenken, Parkplätze würden «auf Vorrat» genehmigt, beantragt die Stadt Kloten, die Parkplätze P64, P9, P12-100 und P16 seien in einem Parkhaus zusammenzufassen (Antrag [2]) bzw. es sei zu überprüfen, ob im Gebiet Oberhau ein zentrales Parkhaus erstellt werden könne, welches bestehende und geplante Flächenparkplätze kompensiere. Die Flughafen Zürich AG sei aufzufordern, die entsprechenden Abklärungen parallel zum laufenden Verfahren an die Hand zu nehmen (Antrag [2a]). Einen vergleichbaren Antrag stellen die Stadt Opfikon (Antrag [5]) und sinngemäss die Gemeinde Rümlang, die aber den Standort P60 vorzieht (Anträge [7] und [8]).

Die FZAG stellt fest, für eine erfolgreiche Umlagerung des Hol- und Bring-Verkehrs auf Selbstfahrer seien neben so genannten «Pull»- auch «Push»-Massnahmen nötig. Bezüglich «Pull»-Massnahmen hält sie fest, Grundvoraussetzung für die Umlagerung dieses Segments sei die Erstellung zusätzlicher, preisgünstiger Parkplätze; ein preisgünstiges Langzeitparking, welches sich nicht direkt am Flughafenkopf befinden dürfe, sei die wichtigste «Pull-Massnahme», um zu verhindern, dass Passagiere von ihren Angehörigen auf den Flughafen gebracht und wieder abgeholt würden. Dies bedeute jedoch auch, dass eine sichtbare Umlagerung des Hol- und Bring-Verkehrs auf Selbstfahrer erst nach Inbetriebnahme des P64 erreicht werden könne. Da im Jahr 2013 noch nicht einmal die zusätzlichen Parkplätze im P6 Ost erstellt sein würden, werde sich die Situation in Bezug auf den Hol- und Bring-Verkehr nicht anders präsentieren als bei der Modalsplit-Erhebung 2009. Allenfalls können mit der Modalsplit-Erhebung 2013 vertiefte Erkenntnisse über die im 2011 stark gestiegene Nutzung der Off-Airport-Parkplätze gewonnen werden. Ein konkurrenzfähiges Langzeitparking am Flughafen werde nicht nur die Attraktivität der Off-Airport-Parkplätze schwächen, sondern auch sicherstellen, dass sich der Flughafen-Zubringerverkehr nicht auf die ganze Flughafenregion, sondern auf die Anlagen innerhalb des SIL-Perimeters konzentriere.

In ihren Stellungnahmen hatte die FZAG jeweils darauf hingewiesen, dass sie ein Projekt zur Bewirtschaftung der Vorfahrten bei den Terminals 1 und 2 (Abflug- und Ankunftsebene) erarbeite; bei der Bewirtschaftung der Vorfahrten handle es sich um eine typische «Push-Massnahme». Das entsprechende Plangenehmigungsgesuch wurde dem BAZL inzwischen eingereicht; die öffentliche Auflage erfolgt nach der Vollständigkeitsprüfung des Dossiers.

Die FZAG betont, sie sei bereit, die Planungsarbeiten für die Standortoptimierung (Parkhaus Oberhau statt Parkhaus Rohrholz) aufzunehmen. Allerdings ist sie der Auffassung, das Änderungsgesuch für ein P64 am Standort Oberhau könne erst nach Erlass des SIL-Objektblattes Flughafen Zürich eingereicht werden, da für die erforderliche Rodung eine raumplanerische Grundlage nötig sein dürfte. Sollte sich die Verabschiedung des SIL-Objektblattes durch den Bundesrat nochmals um Jahre verzögern, werde die FZAG am Standort Rohrholz für das Langzeitparking festhalten. Abhängig von der Verkehrsentwicklung solle dieses ab 2017 in Betrieb genommen werden (vgl. UVB, S. 6 Tab. 2-1).

Bezogen auf die vom Kanton geforderten Korrekturmöglichkeiten, falls die Verlagerung zu den Selbstfahrern nicht gelingen sollte, hält die FZAG fest, es könnte verlangt werden, vor der Baufreigabe für das P64 zu prüfen, ob die tatsächliche Entwicklung des Lokalpassagier-Aufkommens bis zu diesem Zeitpunkt tatsächlich gemäss der SIL-Prognose verlaufen sei. Damit könne den Anliegen des Kantons und auch diverser Einsprecher bezüglich der Prognose-Unsicherheit Rechnung getragen werden.

Den Antrag der Stadt Kloten betreffend Verlegung aller Parkplätze in Parkhäuser lehnt die FZAG ab, da sie weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll sei, weil die Parkplätze zur Abdeckung der Jahresspitzen nur an relativ wenigen Tagen belegt würden.

Fazit:

Vorab ist festzuhalten, dass mit der vorliegenden Verfügung keine Parkplätze «auf Vorrat» bewilligt werden, sondern über die – im Wesentlichen unbestrittenen – Vorhaben P6 Ost und P70 entschieden wird.

Ein Parkhaus mit verhältnismässig günstigen Parkplätzen für Langzeitparkierer ist ein wichtiges Element im Konzept gegen die unerwünschten Off-Airport-Parkplätze. Der Vorschlag von Kanton und Gemeinden zur Prüfung eines Alternativstandorts für das P64 im Gebiet Oberhau mit direktem Anschluss an die Glattalbahn zeigt eine interessante Option auf. Diese ist auch von Bedeutung, weil eine erste Einschätzung des BAZL gezeigt hat, dass das Parkhaus im Rohrholz aus luftfahrttechnischer Sicht zwar prinzipiell möglich ist, aber noch keine gesicherten Angaben über allfällige Be-

triebseinschränkungen für die Piste 16-34 während der Bauzeit bestehen. Bis zur Entscheidung des Projekts P64 wird es gemäss heutigem Planungsstand aber noch einige Jahre dauern. Auf die Problematik der fehlenden SIL-Objektblatts wurde bereits oben unter Ziffer C.2.2 eingegangen.

Der FZAG-Vorschlag betreffend Prüfung der tatsächlichen Entwicklung des Lokalpassagier-Aufkommens vor dem Bau des P64 entspricht weitgehend dem Antrag [1] der Stadt Kloten. Für das UVEK ist es grundsätzlich denkbar, die Plangenehmigung für das P64 (Standort Oberhau oder Rohrholz) nur unter einer entsprechenden Bedingung zu erteilen; die von der Stadt Kloten vorgeschlagene Bandbreite könnte dabei eine taugliche Richtschnur sein.

Der Argumentation der FZAG betreffend offene Parkplätze versus Parkhäuser kann hingegen nur bedingt gefolgt werden. Die weit entfernt liegenden Parkplätze – namentlich auf dem P9 – mögen als Provisorium und als «Überlauf» während der Parkhaussanierungen taugen, als definitive Parkplätze erscheinen sie nur bedingt geeignet. Dem Antrag der Stadt Kloten ist wenigstens teilweise zu entsprechen. Es erscheint zumutbar und nicht unverhältnismässig, dass die FZAG vor der Einreichung des Gesuchs für das P64 prüft, ob die auf offenen Flächen vorhandenen Parkplätze wenigstens zum Teil auch im P64 untergebracht werden könnten; dies nicht zuletzt deshalb, weil am Flughafen ein dauernder Mangel an geeigneten Bauinstallationsflächen besteht und sich der P9 (als ehemaliger Hauptinstallationsplatz Nord der 5. Bauetappe) auch weiterhin als solche geradezu anbietet.

In die vorliegende Verfügung sind somit folgende Auflagen aufzunehmen:

- Die FZAG hat vor der Einreichung des Plangenehmigungsgesuchs für das P64 zu prüfen, ob sich der Standort Oberhau besser für ein Parkhaus eignet; sollte dies der Fall sein, ist das Projekt entsprechend abzuändern.
- Die FZAG hat zu prüfen, ob wenigstens ein Teil der auf offenen Flächen vorhandenen Parkplätze in einem Parkhaus angeordnet werden können.
- Die FZAG hat den Bedarf für das Parkhaus aufgrund der tatsächlichen Entwicklung der Lokalpassagiere zu belegen.

2.3.5 Parkplatzbilanz

In der Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2008 zur Parkplatzbilanz wurde festgehalten, dass die von der FZAG zu erstellende Parkplatzbilanz alle Parkplätze zu erfassen hat, die im direkten Zusammenhang mit dem operativen Flugbetrieb stehen. Sie gibt somit einerseits eine Übersicht über die im Rahmen eines luftfahrtrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens als Flughafenanlagen bewilligten Parkplatzanlagen und deren effektiven Bestand. In Zukunft sollen auch die Off-Airport-Parkplätze in die Parkplatzbilanz aufgenommen werden, also diejenigen Parkplätze, die nach kantonalem Recht zu bewilligen sind. Die Parkplatzbilanz wird somit zu einem Inven-

tar aller Parkplätze mit einem funktionellen Zusammenhang zum Flughafen.

Während die Parkplatzbilanz lediglich eine Bestandkontrolle der Parkplatzinfrastruktur ermöglicht, ergeben die Vorgaben und die regelmässigen Erhebungen zum Modalsplit viel weitergehende und verkehrspolitisch wesentlich aussagekräftigere Grundlagen zum Verkehrsgeschehen. Dieser Steuerungsgrösse ist somit eine grössere Bedeutung beizumessen.

2.4 *Modalsplit als Steuerungsgrösse*

Beim Modalsplit geht es in erster Linie um die Verteilung der Verkehrsströme auf die einzelnen Verkehrsträger und nicht um die Beurteilung der Umweltauswirkungen. Demzufolge wird das Thema im Abschnitt zur Raumplanung behandelt. Ein hoher Anteil an öffentlichem Verkehr liegt aber durchaus im Interesse des Umweltschutzes.

Die Wahl des Verkehrsmittels ist grundsätzlich frei und folgt ganz unterschiedlichen Beweggründen. Faktoren wie Pünktlichkeit, Staurisiko, Parkgebühren etc. spielen eine wichtige Rolle; der öffentliche Verkehr (ÖV) steht immer in Konkurrenz mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Stärkstes Argument für das Auto dürfte – bei vorhandenem ÖV-Angebot – der «Komfort» des Reisens in eigener Regie von Tür zu Tür sein. Bei fehlendem ÖV-Angebot, beispielsweise in Randstunden oder bei grösseren Anreisedistanzen, ist das Auto kaum ersetzbar. Besonders die Mitarbeitenden mit unregelmässigen Arbeitszeiten, z. B. frühem und/oder spätem Arbeitsbeginn bzw. Arbeitsschluss beim fliegenden Personal, Schichtarbeit im Wertbereich, bei der Flugsicherung oder der Airport Authority etc., sind oft auf ein Auto angewiesen. Vergleichbares gilt für Passagiere mit längeren Anfahrtswegen und frühen oder späten Abflug- und Ankunftszeiten.

Anlagebetreiber und Behörden können und sollen jedoch durch geeignete Massnahmen Einfluss auf die Benutzer einer Anlage nehmen, um deren Verhalten im Sinne ihrer Vorgaben zu beeinflussen (Anreize, Lenkungsmassnahmen etc.). Mit solchen Massnahmen lässt sich der Modalsplit durchaus beeinflussen; dem Modalsplit als Steuergrösse kommt denn auch eine zentrale Bedeutung zu. Nicht beeinflussbar ist auf diesem Weg allerdings das landseitige Verkehrsaufkommen an sich.

Im Ergebnisbericht zur Grunderhebung 2003⁴² finden sich u. a. folgende Angaben zu den Gründen für die ÖV-Nutzung der Passagiere:

⁴² Erhebung zum landseitigen Verkehr und Motivforschung zur Verkehrsmittelwahl, Protrans, Emch & Berger, AfV, Unique, 15.4.2004, Tab. 21, S.54

Gründe	1999	2003
Veränderung der PW-Verfügbarkeit	64.0 %	55.5 %
hohe Parkgebühren	37.5 %	43.4 %
ÖV ist bequemer	33.9 %	36.3 %
kürzere Anreisezeit	4.8 %	6.8 %
ungenügendes Parkraumangebot	1.5 %	0.7 %

Diese Angaben deuten darauf hin, dass die Verkehrsmittelwahl sehr stark über das ÖV-Angebot und die Parkgebühren beeinflusst wird; das Parkplatzangebot hingegen spielt dabei offenbar so gut wie keine Rolle.

Aus Sicht des UVEK ist das wichtigste Ziel bei der landseitigen Erschliessung des Flughafens, seine Erreichbarkeit langfristig aufrecht zu erhalten, indem auf dem Schienen- und Strassennetz in der Flughafenregion eine ausreichende Kapazität und Zuverlässigkeit gewährleistet wird. Der Flughafen ist bereits heute sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen; Anstrengungen zur weiteren Verbesserung dieses Anschlusses sollen aber nicht unterlassen werden. Ein ehrgeiziger Modalsplit-Zielwert ist ein dafür geeignetes Mittel.

Das Bundesgericht hat im Entscheid vom 8. Dezember 2000⁴³ (5. Bauetappe, Baukonzession «Dock Midfield») festgehalten, dass das Modalsplit-Ziel für den Flughafen insgesamt gesetzt werde und nicht nur für den Verkehrs- und Parkraum, den die Flughafenhalterin selber bewirtschaftet. Daraus muss geschlossen werden, dass der Modalsplit auf Parkierungsanlagen innerhalb des Flughafenperimeters, die durch das UVEK zu genehmigen sind, sowie auf die durch den Kanton bzw. die Gemeinden zu bewilligenden Parkplätze, also auch für diejenigen des «Circle», anzuwenden ist. Dasselbe gilt sinngemäss für die Off-Airport-Parkplätze. Diese Beförderungsvariante ist somit dem motorisierten Individualverkehr zuzurechnen, selbst wenn das letzte Stück der Transportkette von einem Off-Airport-Parkplatz zum Flughafen mit einem Sammeltransport erfolgt. Die Erhebung dieser Fahrten hat am Flughafen zu erfolgen.

Die Modalsplit-Ziele für die Jahre 2020 bzw. 2030 wurden in den Koordinationsgesprächen zum SIL-Objektblatt sowie in der 1. Ämterkonsultation und der öffentlichen Mitwirkung denn auch intensiv diskutiert. Aufgrund der Eingaben aus der Anhörung wird auch der Abschnitt «landseitiger Verkehrsanschluss» (Festlegungen und Erläuterungen) des Objektblattentwurfs zur Zeit überarbeitet. Gegenüber dem RGVK bestanden kleinere Differenzen, namentlich bezüglich der Berechnungsmethode und der Zielvorgaben für den Modalsplit. Diese wurden in der Zwischenzeit soweit bereinigt, dass heute zwischen Bund, Kanton und Flughafen keine Differenzen mehr bestehen. Es ist vorgesehen, sowohl in das Objektblatt als auch in den kantonalen

⁴³ BGE 126 II 522 E.28b), S. 115f.

Richtplan die Definition, Berechnungsart und Modalsplit-Zielvorgaben gemäss RGVK, Fassung vom 8. Februar 2011, zu übernehmen. Für das Jahr 2020, d. h. für den Planungshorizont des UVB zu den Parkplatzprojekten (Betriebszustand), liegt das Modalsplit-Ziel bei 42 Prozent, für 2030 bei 46 Prozent ÖV-Anteil. Die Definition gemäss RGVK ist auch zweckmässig, weil sie im Gesamtverkehrscontrolling Quervergleiche mit anderen Regionen oder verkehrsintensiven Einrichtungen gestattet.

Zwar ist das SIL-Objektblatt noch nicht verabschiedet, nach heutigem Kenntnisstand bestehen jedoch keine Zweifel, dass die Modalsplit-Ziele dem Bundesrat wie vorgesehen zur Festlegung unterbreitet werden können.

2.4.1 Berechnungsmethoden

Mit der Genehmigung der 5. Bauetappe wurde der Kanton Zürich als damaliger Flughafenhalter auf einen Anteil an öffentlichem Verkehr von 42 Prozent verpflichtet; Anträge auf einen höheren Anteil wurden vom Bundesgericht abgewiesen⁴⁴. In den bisherigen Erhebungen des Flughafens zum Modalsplit wurde dieser als bimodaler Modalsplit mit ÖV und MIV betrachtet. Der Begleitverkehr (Begleitung von Passagieren) sowie die Taxis und die Hotel- und Reisebusse sind darin nicht berücksichtigt. Mit dieser Betrachtungsweise weist der Flughafen 2009 beim Modalsplit einen ÖV-Anteil von 46 Prozent aus (2003: 43 Prozent). An der bimodalen Betrachtung wird auch im RGVK festgehalten. Der langsame Individualverkehr (LIV) – d. h. Velo, Fussgänger – wird im Modalsplit weiterhin nicht berücksichtigt, da er kaum erfassbar und für die Kapazitätsbetrachtungen 2030 nicht relevant ist. Demgegenüber werden neu der Begleitverkehr und die Taxis sowie die Hotel- und Reisebusse einbezogen, wobei die Taxis dem MIV, die Hotel- und Reisebusse dem ÖV zugewiesen werden. Auf dieser Basis wurde der Modalsplit für das RGVK neu berechnet. Der ÖV-Anteil im Jahr 2007 beträgt so 40 Prozent. Dieser Wert dient im RGVK als Ausgangslage für die Trendprognosen des Flughafenverkehrs.

Diese aktuelle Modalsplit-Definition gemäss RGVK wurde indessen erst am Ende des Projekts festgelegt. Zum Zeitpunkt, als der Entwurf für das SIL-Objektblatt vom 16. August 2010 und der UVB vom 1. September 2010 fertiggestellt wurden, war noch davon ausgegangen worden, dass der LIV in den Modalsplit-Berechnungen berücksichtigt werde. Zum damaligen Zeitpunkt wurde in den Modalsplit-Berechnungen des RGVK ausserdem das Segment «Taxi» nicht berücksichtigt.

Aus diesen Gründen liegen die vergleichbaren Modalsplit-Angaben im Entwurf des SIL-Objektblatts und im UVB zu den Parkierungsanlagen bzw. «Circle» um rund zwei Prozentpunkte höher als im Schlussbericht des RGVK, bzw. um etwa vier Prozentpunkte tiefer als gemäss Definition für die 5. Bauetappe.

⁴⁴ BGE 124 II 293 E. 27 S. 347

2.4.2 Zielerreichung und neue Zielformulierung

Die aktualisierte Definition des Modalsplits mit Berücksichtigung von Begleitverkehr und Taxis führt zu einem Modalsplit von 40 Prozent für das Jahr 2009. Für die Zielprognose 2030 sieht das RGVK eine weitere Steigerung des Modalsplit-Ziels um sechs Prozentpunkte gegenüber 2007 auf 46 Prozent der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr vor, was – wie gezeigt – den zur Zeit angestrebten Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss im SIL-Objektblatt und im kantonalen Richtplan entspricht.

Die untenstehende Abbildung zeigt, dass das Modalsplit-Ziel der 5. Bauetappe (42 Prozent) bereits 2003 übertroffen wurde. Die bisherigen Ansätze haben sich bewährt und der ÖV-Anteil des Modalsplits am Flughafen konnte denn auch laufend verbessert werden.

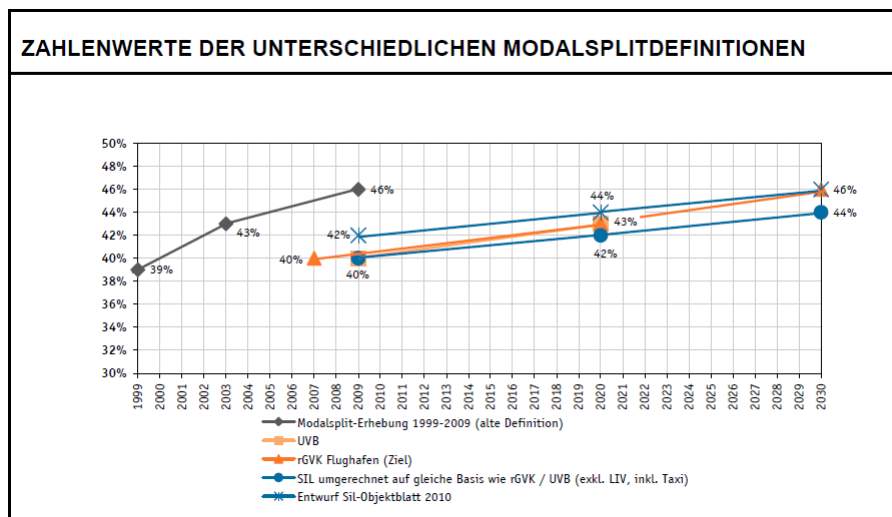


Abb. 2: Modalsplit, Zahlenwerte nach Berechnungsmethoden (Quelle: RGVK, Synthesebericht, 8.2.2011)

Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur, das Angebot im öffentlichen Verkehr, das Verkehrsmanagement auf dem Strassennetz sowie die Bewirtschaftung der Parkplätze am Flughafen sollen auf dieses Ziel ausgerichtet werden. Eine weitere Verschärfung des Parkplatzregimes ist allerdings nur möglich, wenn die Bewirtschaftung auch aus wettbewerbsrechtlicher Sicht zulässig ist und die verschiedenen Formen von Ausweicheffekten (z. B. Valet-Parking) einbezogen werden. Dazu ist es nötig, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der FZAG die Verantwortung für das Flughafenparking ausserhalb des Flughafenareals übernehmen muss.

Im Erläuterungsbericht von Teamverkehr vom 22. Dezember 2011 wird aufgezeigt, dass das Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil für 2020 auch mit dem Circle erreicht werden kann (S. 5).

2.4.3 Controlling

Es ist vorgesehen, die Festsetzungen zum Controlling im SIL-Objektblatt und im Richtplan wie folgt zu formulieren: «Die Flughafenhalterin erhebt alle vier Jahre das Verkehrsaufkommen der Anlagen innerhalb des Flughafenperimeters und die Verkehrsanteile differenziert nach Nutzergruppen. Sie stellt diese Daten und die aktualisierte Parkplatzbilanz dem Kanton Zürich zur Verfügung. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen. Diese Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens, insbesondere für die Nutzer der Flughafenanlagen, nicht schmälern. Parkplätze für Flugpassagiere ausserhalb des Flughafenperimeters, die von Dritten betrieben werden (z. B. Valet-Parkplätze), gelten nicht als Flughafenanlagen und werden nach kantonalem Recht genehmigt.»

Diese Formulierung macht deutlich, dass alle Akteure in ihrem Verantwortungsbereich in die Pflicht genommen werden sollen, was für eine wirksame Steuerung entscheidend ist. Sollte es also dem Kanton und den Gemeinden nicht gelingen, das Angebot an Off-Airport-Parkplätzen wirksam zu steuern, ist dies in der Ursachenanalyse des kantonalen Gesamtverkehrscontrollings auszuweisen.

Der periodische Controlling-Prozess soll sich an den Modalsplit-Zielen orientieren. Die Details für die Verkehrserhebungen sind in Absprache mit der für das Gesamtverkehrscontrolling zuständigen Stelle des Kantons festzulegen, damit im Verkehrscontrolling des Kantons neben den Eigenheiten des auf den Flughafen bezogenen Verkehrs auch Quervergleiche mit andern Regionen und vor allem mit anderen verkehrsintensiven Nutzungen angestellt werden können.

2.5 *Stellungnahmen zu SIL-Relevanz und Modalsplit-Zielen*

2.5.1 Haltung des Kantons Zürich

2.5.1.1 Modalsplit-Ziel

Der Kanton Zürich hält fest, die fachliche Grundlage für den Abstimmungsprozess der vorliegenden Projekte mit den Arbeiten für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich und den kantonalen Richtplan bildeten die Arbeiten für das RGVK. Er unterstützt die Stossrichtung im Entwurf zum SIL-Objektblatt, die Erreichbarkeit des Flughafens für den landseitigen Verkehr zuoberst auf die Zielhierarchie zu stellen. Die ausserordentlich wichtige internationale und interkontinentale Erreichbarkeit der Schweiz und des Metropolitanraums Zürich durch den Flughafen Zürich setze voraus, dass auf der ganzen Transportkette und damit auch auf dem Weg zum und vom Flughafen schnelle, zuverlässige und sichere Transportmöglichkeiten für Personen und Güter

zu Verfügung gestellt werden. Ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass die landseitige Erreichbarkeit für Flughafennutzungen (Passagiere und Angestellte) sichergestellt werden könne, solle für den Personenverkehr aus Gründen der Raum- und Umweltverträglichkeit und der Funktionsfähigkeit aller Verkehrssysteme für das Jahr 2030 ein Modalsplit-Ziel von 46 Prozent festgelegt werden.

Zum Prognosehorizont 2030 merkt das AfV indessen an, die für das RGVK angefertigten Prognosen über das zukünftige Verkehrswachstum und die zukünftigen Verkehrsanteile seien naturgemäss mit Unsicherheiten verbunden. In einem Planungshorizont von 20 Jahren sei es weder möglich noch sinnvoll, auf Bruchteile eines Prozentpunktes genau festzulegen, wer welchen Zielbeitrag an den Modalsplit durch angebots- und nachfrageseitige Massnahmen zu leisten haben werde. Es bestehe heute auch noch keine Gewissheit, dass sich das Ziel überhaupt erreichen lasse. Trotzdem sei es notwendig, ehrgeizige Ziele zu setzen, die alle beteiligten Verantwortungsträger herausforderten.

Im Übrigen ist sich der Kanton bewusst, dass Adressat dieser Vorgabe nicht der Flughafen allein sein kann, sondern auch alle Verkehrs- und Raumplanungsbehörden, die Einfluss auf die Verkehrsanteile nehmen können.

2.5.1.2 Controlling-Massnahmen

Der Regierungsrat begrüsst, dass dem Kanton die Verantwortung zugewiesen werden solle, die Verkehrsentwicklung im Rahmen des Gesamtverkehrscontrollings zu überwachen und – bei absehbaren oder eingetretenen Zielabweichungen – mit den anderen Verantwortungsträgern nach Lösungen zu suchen. Die Verantwortung für die Vornahme der Massnahmen richte sich nach der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung. Bei Abweichungen von den anlagespezifischen Anordnungen seien ergänzende Massnahmen zu treffen. Werden die für die Erreichbarkeit und die Verkehrsanteile des Flughafens Zürich festgelegten Zielwerte nicht erreicht oder werde das in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten prognostizierte Verkehrsaufkommen überschritten, analysiere der Kanton die Ursachen und bestimme zusammen mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin die notwendigen Massnahmen.

Zu den Controlling-Massnahmen hält er fest, die letzte Erhebung zum landseitigen Verkehr datiere von 2009. Da die Erhebungen alle vier Jahre durchgeführt werden, sei die nächste im Jahr 2013 fällig. Die genauen Termine und Abläufe seien in Absprache mit dem Kanton noch zu definieren.

2.5.1.3 Fazit des Kantons Zürich

Schliesslich kommt der Kanton zu folgenden Schlussfolgerungen:

«Es ist somit festzuhalten, dass

- die Erreichbarkeit des Flughafens für die eigentlichen Flughafennutzungen auf Dauer sichergestellt werden muss;
- sowohl gemäss dem Entwurf für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich als auch gemäss Entwurf für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans bis zum Jahr 2020 ein Modalsplit von 42 Prozent (nach neuer Definition) anzustreben ist;
- der Modalsplit die zentrale Steuerungsgrösse darstellt, die nicht über unangemessene Restriktionen beim Parkplatzangebot übersteuert werden darf.
- Somit ist der Parkplatzbedarf, soweit er unter der Prämisse des Modalsplit-Ziels ausgewiesen ist, grundsätzlich anzuerkennen.»

2.5.2 Stellungnahmen des ARE

Auch das ARE ist der Meinung, dass der Modalsplit die zentrale Steuerungsgrösse für eine zweckmässige Parkplatzpolitik im Flughafengebiet darstellen sollte, da dieser als übergeordnete und umfassende Orientierungsvorgabe wirkungsvoller als detaillierte Parkplatzzuordnungen oder feste Kontingentierungsmassnahmen sei. Zum Modalsplit-Ziel im Planungshorizont der Parkierungsanlagen (2020) äussert sich das ARE indessen nicht. Es hält lediglich fest, im SIL-Objektblatt sei für 2030 ein bereinigter Zielwert von 46 Prozent nach neuer Definition gemäss RGVK zu berücksichtigen. Es verweist darauf, dass sich die Modalsplit-Vorgabe an alle für den landseitigen Verkehr verantwortlichen Stellen (Bund, Kanton und Flughafenhalterin) richtet.

Für den Fall, dass die Zielwerte nicht erreicht würden, seien konkrete Massnahmen vorzusehen. Für die vorgesehene periodische Analyse der Verkehrsanteile sollte zudem der Kanton im Rahmen seines «Gesamtverkehrscontrollings» und aufgrund der Erhebungen der Flughafenhalterin besorgt sein.

Schliesslich stellt das ARE folgenden Antrag:

- [1] Der Modalsplit soll als zentrale Orientierungsvorgabe und Steuerungsgrösse für die Parkplatzpolitik im Flughafengebiet gelten (festgelegt wird dabei ein Zielwert von 46 Prozent für 2030).

2.5.3 Stellungnahmen des BAFU

Auch das BAFU äussert sich zur raumplanerischen Abstimmung, die es jedoch in Bezug zu umweltrechtlichen Anliegen stellt: Gemäss BAFU ist es im vorliegenden Fall effizienter, anstelle einer Reihe verschärfter oder vorsorglicher Einzelmassnahmen und in Abstimmung mit der kantonalen Verkehrsplanung ein wirkungsvolles Modalsplit-Ziel festzulegen und den beteiligten Akteuren Freiheit bei der Wahl der Mittel

zur Erreichung dieses Ziels zu lassen. Auch für das BAFU seien konkrete Massnahmen vorzusehen für den Fall, dass das Modalsplit-Ziel verfehlt werde.

Aus Sicht der Vorsorge sei es entscheidend, dass die Parkplatzpolitik des Flughafens und die im RGVK des Kantons formulierte Verkehrspolitik aufeinander abgestimmt würden. Entsprechend berücksichtige das BAFU die Anliegen des Kantons mit den beantragten Massnahmen Controlling, Parkplatzbewirtschaftung und einer Etappierung der Parkplatzbewilligung.

Der Antrag des BAFU in seiner zweiten Stellungnahme lautet wie folgt:

- [8] Der Flughafen Zürich ist zu verpflichten, zur Erreichung des Modalsplit-Zieles von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. 46 Prozent im Jahr 2030 beizutragen und dazu geeignete Massnahmen zu ergreifen, die in seinem Kompetenzbereich liegen.

2.5.4 Stellungnahmen von weiteren Bundesstellen, Gemeinden und Einsprechern

Zu Fragen betreffend raumplanerische Abstimmung und Modalsplit stellen das ASTRA, die Stadt Opfikon und die Gemeinde Rümlang keine Anträge.

Die Stadt Kloten weist darauf hin, die Höhe des Modalsplits sei für die Funktionsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems in der Flughafenregion von ausserordentlich grosser Bedeutung. [...] Mit jeder zur Verfügung stehenden Massnahme müsse ein Kollaps des Verkehrssystems verhindert werden. Auch in Bezug auf die Lärm- und Luftbelastung der umliegenden Wohnorte sei ein möglichst hoher Modalsplit anzustreben. Aus diesem Grund sei mit der Genehmigung der vorliegenden Gesuche ein nachgebesserter Nachweis zu verlangen, der aufzeige, wie der im RGVK vorgesehene Modalsplit von 45 Prozent eingehalten werden könne (Antrag [3]).

In ihrer zweiten Stellungnahme hält die Stadt Kloten fest, die unterschiedlichen Modalsplit-Definitionen hätten zu einiger Verwirrung geführt. Sie präzisiert den Antrag [3] aus ihrer Einsprache wie folgt: Die Modalsplit-Vorgabe habe dem gültigen Schlussbericht des RGVK zu entsprechen.

Hatte die Stadt Opfikon in ihrer Einsprache noch gefordert, die Bewilligungen für den Ausbau der Parkierungsanlagen seien zu verweigern, kommt sie in ihrer zweiten Stellungnahme darauf zurück und sieht davon unter folgenden Bedingungen ab:

1. Die Erstellung und der Betrieb der verschiedenen Parkierungsanlagen sei auf das effektive Passagieraufkommen des Flugbetriebs abzustimmen, wobei die vorgegebenen Modalsplit-Ziele von 44 Prozent⁴⁵ im 2020 und 46 Prozent im 2030 massgebend seien; die FZAG habe diesbezüglich die jeweiligen Nach-

⁴⁵ Die beantragten 44 Prozent ÖV-Anteil entsprechen 42 Prozent gemäss RGVK (vgl. Ziffer C.2.4.1 und Abb.2 oben)

weise zu erbringen.

2. Das geplante Parkhaus P64 Rohrholz sei an den Standort Oberhau zu verlegen, wenn dessen verkehrstechnischen Vorteile diejenigen des Standortes Rohrholz überträfen.

Die beiden Einsprecher BPO und AGZN verlangen, das Gesuch für den Ausbau der Parkierungsanlagen an die FZAG zu retournieren, weil u. a. das Modalsplit-Ziel viel zu tief angesetzt sei; dieses müsse mindestens bei 65 Prozent ÖV-Anteil festgelegt werden. Weiter wird verlangt, dass in Zukunft eine unabhängige, neutrale Stelle mit eigenen Berechnungen und plausiblen Parametern den Modalsplit des Flughafens berechnen solle.

2.5.5 Stellungnahme der FZAG

Die FZAG stellt fest, aus dem beiliegenden Bericht «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten», werde ersichtlich, dass das im SIL-Objektblatt vorgesehene Modalsplit-Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil für den Gesamtverkehr im Flughafengebiet im Jahr 2020 erreicht werde. [...] Wie das BAFU richtigerweise ausführe, sollen die beteiligten Akteure bei der Wahl der Mittel zur Erreichung des Modalsplit-Ziels frei sein. So habe denn auch der Kanton Zürich im RGVK die Massnahmen zur Erreichung der gesteckten Modalsplit-Ziele für die einzelnen Teilregionen und den Flughafen bereits definiert (RGVK, Synthesebericht vom 8. Februar 2011, S. 152 ff.).

Die FZAG hält in ihrer Stellungnahme vom 30. April 2012 explizit fest, dass sie mit einem Modalsplit-Ziel von 42 Prozent gemäss Berechnungsmethode des RGVK für das Jahr 2020 einverstanden sei und auch gegen die Festsetzung der SIL-Vorgaben (d. h. Modalsplit-Ziel 46 Prozent ÖV-Anteil 2030) keine Einwände habe.

Zum Antrag von AGZN und BPO das Gesuch für den Ausbau der Parkierungsanlagen sei als Ganzes zu retournieren verweist die FZAG auf ihre Stellungnahme zu den Themen «Bedarfsnachweis, Modalsplit, Belastung des Strassennetzes, Parkplatzkontingent und Monitoring» und die beiliegenden Berichte. Sie stellt den Antrag, die Einsprachen seien vollumfänglich abzuweisen soweit darauf überhaupt eingetreten werde.

2.6 *Würdigung der Stellungnahmen zu SIL-Relevanz und Modalsplit-Zielen*

Aus den vorliegenden Stellungnahmen geht hervor, dass ein breiter Konsens darüber besteht, dass der Modalsplit zukünftig die massgebliche Steuerungsgrösse für den landseitigen Verkehr am Flughafen sein soll. Das UVEK kommt somit zu folgenden Feststellungen:

1. Übereinstimmend mit dem Kanton Zürich stellt das UVEK fest, dass ein verabschiedetes SIL-Objektblatt keine notwendige Voraussetzung für die Genehmigung der Parkplatzvorhaben darstellt; die SIL-relevante Entwicklung des Flughafens wird dadurch nicht präjudiziert.
2. Es ist davon auszugehen, dass das Objektblatt bis zur Spruchreife des Vorhabens P64 vorliegen dürfte. Mit der angestrebten Etappierung der Vorhaben sowie der vorgesehenen Staffelung der Plangenehmigungen für die einzelnen Projekte wird der vom Bundesgericht geforderten Zurückhaltung bei der Genehmigung von Infrastrukturprojekten Rechnung getragen.
3. Es zeigt sich, dass ein landseitiger Verkehrsanschluss von der geforderten Modalsplit-Qualität nur mit gemeinsamer Anstrengung der verantwortlichen Behörden von Bund und Kanton sowie der Flughafenhalterin erreicht werden kann. Wie sowohl der Kanton Zürich, das ARE und das BAFU als auch die FZAG feststellen, stehen bezüglich der zu erreichenden Modalsplit-Ziele sämtliche Planungsträger in der Verantwortung. Entsprechende Auflagen können im Rahmen der vorliegenden Verfügung aber nur der FZAG auferlegt werden. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zu den Verfügungen für die 5. Bauetappe, da damals der Kanton als Flughafenhalter wesentlich grössere Einflussmöglichkeiten hatte als die heutige Flughafenhalterin.
4. Nach heutigem Kenntnisstand soll – dem Antrag des Kantons Zürich folgend – sowohl im Richtplan als auch im Objektblatt das Modalsplit-Ziel für 2020 auf 42 Prozent ÖV-Anteil und für das Jahr 2030 auf 46 Prozent festgesetzt werden. Auch die FZAG anerkennt diese Zielvorgaben.
5. Als Grundlage für die Berechnungen wird die Definition des Modalsplits gemäss RGVK (Synthesebericht vom 8. Februar 2011) herangezogen.
6. Mit diesen Festsetzungen kann die Koordination mit der kantonalen Verkehrspolitik gewährleistet (und auch dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip Genüge getan) werden.
7. Alle vier Jahre hat die FZAG den ÖV-Anteil des Modalsplits zu erheben und die Daten dem Kanton gemäss seinen Controlling-Anforderungen zur Verfügung zu stellen.
8. Die aktualisierte Parkplatzbilanz ist alle vier Jahre dem BAZL einzureichen.
9. Der Vorschlag des Kantons zur Prüfung eines Alternativstandorts für das P64 im Gebiet Oberhau zwischen den Werftgebäuden und der Flughafenstrasse mit direktem Anschluss an die Glattalbahn zeigt eine interessante Option auf. Diese ist auch von Bedeutung, weil eine erste Einschätzung des BAZL gezeigt hat, dass das Parkhaus im Rohrholz aus luftfahrttechnischer Sicht zwar prinzipiell möglich ist, aber noch keine gesicherten Angaben über allfällige Betriebseinschränkungen für die Piste 16-34 während der Bauzeit bestehen.
10. Der Argumentation der FZAG betreffend offene Parkplätze versus Parkhäuser kann nur bedingt gefolgt werden. Dem Antrag der Stadt Kloten ist wenigstens teilweise zu entsprechen und die FZAG hat zu prüfen, ob wenigstens ein Teil der geplanten Parkplätze von P9 in ein Parkhaus Oberhau verlegt werden könnten;

dies nicht zuletzt deshalb, weil am Flughafen ein dauernder Mangel an geeigneten Bauinstallationsflächen besteht und sich der P9 (als ehemaliger Hauptinstallationsplatz Nord der 5. Bauetappe) auch weiterhin als solche geradezu anbietet.

11. Die Anträge der Einsprecher BPO und AGZN sind abzuweisen, weil einerseits die vereinbarten Modalsplit-Ziele mit allen Planungsträgern abgestimmt sind und – gestützt auf die Beurteilungen der Fachstellen – festgestellt werden kann, dass damit die bundesrechtlichen Anforderungen an die Vorhaben erfüllt werden und andererseits der Kanton die Controlling-Funktion bezüglich des Modalsplits übernimmt.

Bezüglich Standorte und Modalsplit-Zielerreichung sind somit Anordnungen zu folgenden Bereichen in die Verfügung aufzunehmen:

1. Die FZAG hat vor Einreichung des Ausführungsprojekts P64 zu prüfen, ob der Alternativ-Standort Oberhau für das P64 machbar ist und damit eine verkehrstechnische Optimierung erreicht werden kann. Sollte es sich zeigen, dass der Standort für ein Parkhaus gegenüber demjenigen im Rohrholz Vorteile bringt, ist das Parkhausgesuch entsprechend abzuändern.
2. Die FZAG hat zu prüfen, ob wenigstens ein Teil der geplanten Parkplätze vom P9 in ein Parkhaus (z. B. Rohrholz oder Oberhau) verlegt werden können.
3. Die FZAG wird verpflichtet, zur Erreichung des Modalsplit-Zieles von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. 46 Prozent (gemäss den Definitionen des RGVK, Syntheseverbericht vom 8. Februar 2011) im Jahr 2030 beizutragen und dazu diejenigen geeigneten Massnahmen zu ergreifen, die in ihrem Kompetenzbereich liegen (z. B. Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs auf den Vorfahrten).
4. Die Flughafenhalterin hat alle vier Jahre die Verkehrsanteile des ÖV und des MIV am gesamten landseitigen Verkehrsaufkommen zu erheben und diese Daten dem Kanton Zürich zur Verfügung zu stellen. Sind die Zielwerte für den Modalsplit nicht erreicht, analysiert der Kanton die Ursachen und vereinbart mit den zuständigen Bundesstellen und der Flughafenhalterin notwendige Massnahmen, die jedoch die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern dürfen. Die nächste Erhebung hat 2013 zu erfolgen.
5. Die FZAG hat die Parkplatzbilanz alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen. Die vorhandenen und von ihr bzw. von ihren Partnern bewirtschafteten Parkplätze inkl. denjenigen des «Circles» sind darin auszuweisen. Zudem sind auch die bekannten Off-Airport-Parkplätze separat anzuführen.
6. Weitergehende Anträge sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

Fazit:

Mit der Verfügung der Auflagen betreffend Abstimmung der Verkehrspolitik, festzulegende Modalsplit-Ziele sowie Prüfung der Standortoptimierung für das P64 erfüllt

das Gesamtvorhaben die Anforderungen an die Sachplanerfordernis und die raumplanerische Abstimmung im Sinne des RPG. Es ergeben sich unter diesem Aspekt keine Gründe, die der Erstellung der beantragten 7 100 Parkplätze entgegenstehen. Weitergehende Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.7 *Parkplatzbedarf*

Schon im Leitentscheid «Dock Midfield» zu den Baukonzessionen der 5. Bauetappe (UVEK-Entscheid vom 5.11.1999) wurde auf die Parkplatzproblematik umfassend eingegangen (Erwägungen zur Lufthygiene, Ziffer II.B.4.2 und zum landseitigen Verkehr, Ziffer II.B.4.3). Bereits damals wurde aufgrund der angepassten Luftverkehrsprognose und ausgehend vom Bestand 1994 aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme bis 2010 mit einem Bedarf von insgesamt 5 900 bis 7 600 zusätzlichen Parkplätzen gerechnet. Trotz der zusätzlich genehmigten 2 700 Parkplätze zeigte sich schon damals ein Fehlbestand von mindestens 2 400 und maximal 4 100 Parkplätzen. Auch unter Berücksichtigung der Massnahmen zur Erreichung des Modalsplit-Ziels (42 Prozent) und der Erweiterung der Parkierungsanlagen wurde ein permanenter Nachfrageüberhang erwartet.

Grundsätzlich hat die FZAG als Konzessionsinhaberin für einen sicheren Betrieb und für die dazu erforderliche Infrastruktur zu sorgen. Wie sie dieser Verpflichtung nachkommt, liegt somit in erster Linie in ihrer Verantwortung. Es kann nicht Aufgabe der Behörden sein, die Infrastrukturplanung für die Konzessionärin zu übernehmen.

Hingegen hat sich die Entscheidbehörde im Rahmen der Interessenabwägung auch mit der sachlichen Rechtfertigung des vorgelegten Projekts zu befassen. Sie hat demnach zu prüfen, ob die von der FZAG bis zum Jahr 2020 beantragte Anzahl Parkplätze grundsätzlich nachvollziehbar und plausibel ist (vgl. Ziffer B.1.2.3, B.2.3 oben).

2.7.1 Bedarf gemäss Gesuchsangaben

Grundlage für die Ermittlung des zusätzlichen Parkplatzbedarfs bildet in erster Linie das für die nächsten 20 Jahre erwartete Wachstum der Passagierzahlen gemäss der Luftverkehrsprognose⁴⁶, die auch den verschiedenen Betriebsszenarien für den Entwurf des SIL-Objektblatts zugrunde liegt. Mit der Zunahme der Passagiere geht auch eine Zunahme der Mitarbeiterzahlen (Flughafen und Annex-Betriebe) einher; der UVB (S. 2) erwähnt eine Faustformel, nach der eine Million Passagiere etwa 1 000 Arbeitsplätze schafft. Für den Parkplatzbedarf für Passagiere ist der Anteil Passa-

⁴⁶ Intraplan GmbH, D-81667 München, Prognose für verschiedene Flugbetriebsvarianten mit unterschiedlichen Kapazitäten für den Flughafen Zürich, Abschlussbericht 4.5.2009

giere massgebend, die ihre Reise in Zürich antreten (Lokalpassagiere), der in den letzten Jahren stärker als erwartet gewachsen ist und gemäss den aktuellen Prognosen weiter wachsen wird. Der Parkplatzbedarf ist im Wesentlichen eine Folge und nicht die Ursache des am Flughafen abgefertigten Passagieraufkommens.

Relevant sind sodann einerseits die je nach Benutzersegment sehr unterschiedliche Parkierungsdauer, die zeitliche Belegung der Parkplätze im Tagesgang und die Wahl des Verkehrsmittels, d. h. die Modalsplit-Verteilung, und andererseits die ausgeprägten saisonalen Verkehrsspitzen des Luftverkehrs (vgl. Ziffer C.2.4).

Aufgrund der Modellierung kommt die FZAG zu einem errechneten Bedarf von 7863 zusätzlichen Parkplätzen bis ins Jahr 2020. Sie weist aber darauf hin, dass mit den geplanten Parkplatzprojekten nur maximal 7100 davon erstellt werden könnten und sie somit bereits vor Gesuchseingabe eine Reduktion von rund zehn Prozent des berechneten Zusatzbedarfs vorgenommen habe.

2.7.2 Haltung des Kantons Zürich

Dem Parkplatzbedarf kommt aus Sicht des Kantons offenbar entscheidende Bedeutung zu; einen grossen Teil seiner Stellungnahme widmet er diesem Thema. Sowohl BD als auch VD berechnen den nach ihrer Auffassung jeweils erforderlichen bzw. «zulässigen» Bedarf, der jeweils deutlich unter der von der FZAG beantragten Anzahl liegt.

Der Regierungsrat begründet seine Haltung zur Parkplatzzahl im Wesentlichen wie folgt: «Auf eine in allen Teilen vollständige und überzeugende Bedarfsberechnung ist vor allem deshalb Wert zu legen, weil ein allfälliges Überangebot an Parkplätzen das Modalsplit-Ziel gefährden könnte.» Der Kanton verzichtet aber darauf, eine Reduktion der Flughafenparkplätze aufgrund seiner «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (1997)» zu fordern, wie er es für die «Circle»-Parkplätze getan hatte.

2.7.3 Parkplatzbedarf gemäss BD

Auf der Basis der Annahmen, die für den UVB zur 5. Bauetappe herangezogen worden waren, stellen die Fachstellen der BD eigene Bedarfsberechnungen an und kommen, je nach Methode und Fachstelle zu leicht unterschiedlichen Ergebnissen: Schliesslich resultiert gemäss BD für die prognostizierten jährlichen 19,5 Mio. Lokalpassagiere im Jahr 2020 ein Bedarf von ca. 19200 (17100 + 2100) Parkplätzen.

2.7.4 Parkplatzbedarf nach VD

Die VD hält fest, es sei nicht Sache des Kantons Zürich, den Parkplatznachweis im Detail richtigzustellen, zumal er nicht über die Informationsbasis und das betriebliche Wissen des Flughafens verfüge. Dennoch kommt sie zum Schluss, die zukünftige Parkplatzzahl des Flughafens für 2020 sei zu beschränken und der geltend gemachte Zusatzbedarf sei von 7863 Parkplätzen auf 2672 Parkplätze zu reduzieren. Sollte die FZAG aufzeigen können, dass die angestrebte Verlagerung vom Hol- und Bring-Verkehr zu Selbstfahrern stattfinde, könne das Kontingent um 1981 Parkplätze erhöht werden.

Die VD stützt ihren Antrag auf die Ergebnisse eines Prüfgutachtens, das das Ingenieurbüro Ernst Winkler und Partner (EWP), das auch die Modellrechnungen für das RGVK Flughafenregion durchgeführt hat, im Auftrag des AfV erstellt hatte. Das Gutachten sollte Auskunft darüber geben, ob die von der FZAG eingereichten Gesuchsunterlagen (insbesondere Bedarfs- und Verkehrsberechnungen) methodisch korrekt und die Ergebnisse plausibel seien.

Zwar führt EWP aufgrund verschiedener kritischer Punkte (Modellgenauigkeit durch Off-Airport-Parkplätze, Umfang der Reserven, unsichere Zunahme der Selbstfahrer und Einbezug der Modalsplit-Ziele) eigene Anpassungen an der Bedarfsberechnung ein, hält jedoch fest: «Das Gutachten zeigt auf, wie sich das Verkehrsaufkommen des MIV am Flughafen über die kommenden Jahrzehnte entwickelt und welche Parkplätze für die Abwicklung dieses Verkehrs benötigt werden. Der Nachweis basiert auf den Grunderhebungen 2003 und 2009 sowie auf den Prognosen aus den Arbeiten zum SIL-Prozess. Die Prognose der Parkplatzbelegung berücksichtigt den Tagesgang sowie die überdurchschnittlich lange Parkierungsdauer am Flughafen. Die getroffenen Annahmen und die abgeleiteten Schlussfolgerungen sind nachvollziehbar. [...] Die nachfolgende Grafik zeigt, dass mit dem vorgesehenen Ausbau gemäss Gesuch der Parkraum bezogen auf den heutigen Zeitpunkt ungefähr parallel zum Wachstum des lokalen – und damit für den landseitigen Verkehr relevanten – Passagieraufkommens wächst.»

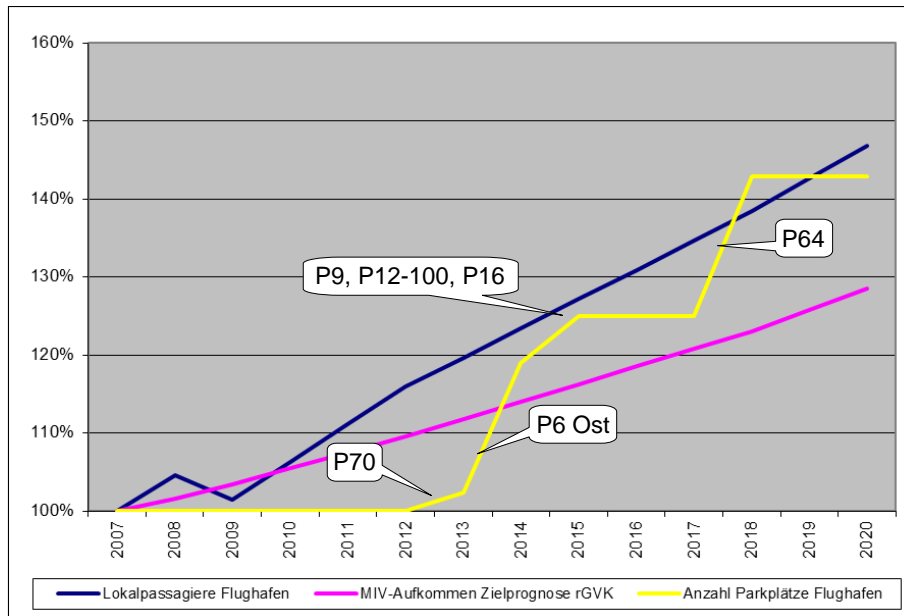


Abb. 3: Entwicklung Passagierverkehr, PW-Fahrten und Anzahl Parkplätze (indexiert, 2007=100Prozent) (Quelle: «Prüfbericht», EWP, 2. März 2011, S. 5)

2.7.5 Antrag des Kantons Zürich gemäss RRB

Der Regierungsrat folgt im RRB schliesslich dem Ansatz der VD. Die beantragte Zahl von maximal 21760 genehmigungsfähiger Parkplätze berechne sich wie folgt:

$$17\,100 \text{ (aktuell)} + 2\,672 \text{ (neu)} + 1\,981 \text{ (optional)}^{47} = 21\,760$$

In seiner ersten Stellungnahme fordert der Kanton denn auch (Antrag [1] RRB), die FZAG habe aufzuzeigen, welche Massnahmen sie für die Verlagerung vom Hol- und Bring-Verkehr zu Selbstfahrern in Betracht ziehe (vgl. Ziffer C.2.3.4).

In seiner zweiten Stellungnahme hält der Kanton fest, das von Teamverkehr entwickelte Nachfragemodell sei unbestritten zweckmässig und die damit verbundene Berechnungs-Ungenauigkeit sei nicht zu beanstanden. Gestützt auf das Prüfgutachten EWP habe der Kanton aber weiterhin Vorbehalte; die im RRB enthaltene Kritik ziele jedoch allein auf Schwachstellen in der Berechnung des Parkplatzbedarfs und nicht darauf ab, den Modalsplit auf dem Weg von übermässigen Restriktionen beim Parkplatzangebot noch zusätzlich zu erhöhen (was mit unerwünschten Nebenwirkungen verbunden wäre). Diese Kritik bestehe teilweise auch noch nach Durchsicht der Stellungnahme der FZAG vom 12. Januar 2012 und der Zusatzberichte von Teamverkehr vom 21. Oktober 2011 und vom 22. Dezember 2011.

⁴⁷ falls die Verlagerung vom Hol- und Bring-Verkehr zu Selbstfahrern gelingt

Dennoch kommt der Kanton schliesslich zum Schluss,

- die Erreichbarkeit des Flughafens müsse für die eigentlichen Flughafennutzungen auf Dauer sichergestellt werden;
- sowohl gemäss dem Entwurf für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich als auch gemäss Entwurf für die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans sei bis zum Jahr 2020 ein Modalsplit von 42 Prozent (nach neuer Definition) anzustreben;
- der Modalsplit stelle die zentrale Steuerungsgrösse dar, die nicht über unangemessene Restriktionen beim Parkplatzangebot übersteuert werden dürfe; und
- somit sei der Parkplatzbedarf, soweit er unter der Prämisse des Modalsplit-Ziels ausgewiesen sei, grundsätzlich anzuerkennen.

2.7.6 Stellungnahmen zum Parkplatzbedarf

2.7.6.1 Stellungnahme des ARE

In seiner ersten Stellungnahme kommt das ARE zur Beurteilung, auch wenn der Modalsplit grundsätzlich die zentrale Steuerungsgrösse sein sollte, so sei doch sicherzustellen, dass die Anzahl Parkplätze in einem sinnvollen Verhältnis zu den Modalsplit-Zielen stünden und kein Überangebot an Parkplätzen geschaffen werde, welches die Zielerreichung zu gefährden drohe. In seiner zweiten Stellungnahme vom 20. März 2012 nimmt es zur Kenntnis, dass die bisherige Bedarfsberechnung (5. Bauetappe) nicht mehr zutreffend sei. Es hält die Methode, die künftige Nachfrage aus der Analyse der einzelnen Nutzersegmente auf der Basis der Grundlagenerhebung der Jahre 2003 und 2009 abzuleiten, zwar grundsätzlich für einen interessanten Ansatz, der aber dazu führe, dass eine (an sich unerwünschte) Trendentwicklung der letzten Jahre einfach in die Zukunft extrapoliert und die Phase mit einem Überangebot an Parkplätzen einfach in die Zukunft fortgeschrieben werde. Dies entspreche gerade nicht der verkehrspolitisch erwünschten Entwicklung.

Betreffend Parkplatzbedarf und -nachweis kommt das ARE trotz seiner Skepsis zum Schluss, dass die Frage, wie viele Parkplätze (mit gestaffelter Inbetriebnahme bis ca. 2020) insgesamt genehmigt werden, grundsätzlich der Entscheidbehörde überlassen werden könne. Somit verzichtet es auf seinen Antrag [2] der ersten Stellungnahme, nach welchem der effektive Parkplatzbedarf unter Berücksichtigung der aktualisierten Rahmenbedingungen grundlegend zu überarbeiten, neu zu berechnen und transparent nachzuweisen sei.

Festzuhalten ist, dass die wesentliche tatsächlich beobachtete Entwicklung der letzten zehn Jahre eine kontinuierliche Zunahme des ÖV-Anteils des Modalsplits von 39 auf 46 Prozent (alte Berechnungsmethode) ist (vgl. Abb. 2). Das im Rahmen der 5. Bauetappe gesetzte Modalsplit-Ziel wurde somit nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen.

2.8.6.2 Stellungnahme des BAFU

Das BAFU äussert sich zum Parkplatzbedarf nicht. Es hält lediglich fest, das USG sehe keine Begründung für ein Vorhaben vor und der effektive Parkplatzbedarf sei seines Erachtens durch das BAZL zu beurteilen.

2.7.6.3 Stellungnahme des ASTRA

Das ASTRA stellt keine Anträge betreffend Parkplatznachweis und -bedarf.

2.7.6.4 Stellungnahmen von Gemeinden und Einsprechern

Anträge betreffend Bedarfsberechnungen stellt die Stadt Kloten nicht, sie verlangte aber, der Ausbau der Parkplatzanlagen sei an den effektiven und verifizierten Parkplatzbedarf zu koppeln; Parkhäuser dürften nicht auf Vorrat genehmigt werden.

Weder die Stadt Opfikon noch die Gemeinde Rümlang stellen Anträge betreffend Parkplatznachweis.

Für die beiden Einsprecher BPO und AGZN ist der der Bedarf für den Ausbau der Parkierungsanlagen nicht ausgewiesen und die zusätzlichen Parkplätze würden primär für den Kommerzbereich zur Verfügung gestellt, was nicht der primären Aufgabe des Flughafens entspreche; zudem sei das heutige Parkplatzkontingent bis 28,9 Mio. Passagiere festgeschrieben. Sie verlangen, das Plangenehmigungsgesuch sei als Ganzes zurückzuweisen.

2.7.6.6 Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen

Die FZAG stellt fest,

- in der Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2008 sei eine Erhöhung der Parkplatzzahl nicht generell ausgeschlossen worden;
- sie habe mit dem eingereichten Bedarfsnachweis den Vorgaben vollumfänglich entsprochen, da dieser auf der neuen Luftverkehrsprognose und den Erkenntnissen der aktuellen Nutzungsfrequenzen beruhe;
- sie habe nachgewiesen, dass das Modalsplit-Ziel 2020 des SIL-Objektblattes auch mit den zusätzlich beantragten Parkplätzen erreicht werden könne; auch für den Kanton solle der Modalsplit die zentrale Steuerungsgrösse bilden;
- der Kanton stütze sich nur auf die von EWP vorgenommenen Nachberechnungen des Parkplatzbedarfs, und somit auf eine rein technische Begründung, die zudem auf diversen Fehlannahmen beruhe. Der Kanton erläutere aber in all seinen Schriften und in seinem Gutachten nicht, wie die Erreichbarkeit des Flughafens mit diesem Unterbestand an Parkplätzen gewährleistet werden solle und die Anträge des Kantons seien somit widersprüchlich; und

- es sei nicht in ihrem Interesse, ein Überangebot an Parkplätzen zu erstellen, zudem sei sie bereit, vor dem Bau des P64 den Bedarf aufgrund der tatsächlichen Entwicklung bei den Lokalpassagieren erneut zu prüfen.

Zur zweiten Stellungnahme des Kantons stellt die FZAG schliesslich fest, sie mache deutlich, dass die Sicherstellung der Erreichbarkeit des Flughafens auf der Strasse und damit die Bereitstellung von genügend Parkplätzen auch für den Kanton ein wichtiges Anliegen sei.

Die FZAG hält an ihren Gesuchen und der bis 2020 beantragten Anzahl Parkplätze fest; die Anträge auf Reduktion der Parkplatzzahl der BD, die auf der überholten Prognose 1999 aufbauten, sowie der VD seien ebenso abzuweisen, wie diejenigen von BPO und AGZN.

2.7.7 Reduktion der «Circle»-Parkplätze gemäss Baubewilligung vom 6. März 2012

Das BAZL unterstützte die im UVB vom 1. September 2010 angeführten Massnahmen und wies betreffend der betrieblichen Massnahmen und Parkplatzbewirtschaftung darauf hin, dass es absehbar sei, dass die am Flughafenkopf und im Bereich des «Circle» zur Verfügung stehenden Parkplätze in einem Konkurrenzverhältnis stünden. Die vom Kanton in seinem Vorentscheid verlangte strikte Trennung von Mitarbeiter- und Besucher- bzw. Kundenparkplätzen lehnte es ab, da sie – z. B. bei einem abendlichen Anlass im «Circle», wo viele Mitarbeiterparkplätze frei seien, aber ein grosser Bedarf nach Besucherparkplätzen bestehe – zu einer unerwünschten Verlagerung auf die Flughafenparkplätze führen könnte. Hingegen unterstützte es die Stossrichtung des Vorentscheids, nach der Gratisparkplätze und Rückerstattungen von Parkgebühren zu unterlassen seien. Aus dieser Beurteilung ergaben sich folgende Anträge des BAZL:

- [10] Die Parkplätze für Besucher und Mitarbeiter im Projektgebiet des «Circles» seien nach den gleichen Kriterien wie die Flughafenparkplätze zu bewirtschaften, insbesondere seien gleich hohe Parkgebühren zu erheben, da nur so eine unerwünschte Umlagerung zwischen Flughafen- und «Circle»-Parkplätzen vermieden werden könne und;
- [11] Von der Anforderung nach einer strikten Trennung von Mitarbeiter- und Besucher- bzw. Kundenparkplätzen sei abzusehen, insbesondere bei publikumsintensiven Veranstaltungen am Abend seien auch Mitarbeiterparkplätze für Besucher freizugeben.

Die Stadt Kloten folgte in ihrer Baubewilligung vom 6. März 2012 für den «Circle» den Anträgen des Kantons und reduzierte die Anzahl Parkplätze – gestützt auf die kantonale Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen (1997) unter der Berücksichtigung der ÖV-Gütekategorie A sowie und von Verbundeffekten – von den beantragten 1523 auf 957.

Der Antrag [10] des BAZL wurde sinngemäss übernommen, hingegen hielt die Stadt Kloten an der ebenfalls vom Kanton verlangten Trennung von Besucher- und Mitarbeiterparkplätzen fest.

2.7.8 Fazit

Festzuhalten ist, dass

1. der Kanton Zürich in seiner zweiten Stellungnahme den Parkplatzbedarf grundsätzlich anerkennt, soweit er unter der Prämisse des Modalsplit-Ziels ausgewiesen ist;
2. alle Anträge, die eine Koordination der Zielvorgaben für den Modalsplit (bezogen auf Berechnungsmethoden und Grösse) verlangen, erfüllt werden;
3. die FZAG nachgewiesen hat, dass auch mit den beantragten Parkplätzen die Modalsplit-Zielerreichung (42 Prozent für 2020) möglich ist;
4. die FZAG sich nicht gegen die Festsetzung einer Modalsplit-Vorgabe von 46 Prozent im SIL bzw. im Richtplan wehrt;
5. auch für den Kanton das von Teamverkehr entwickelte Nachfragemodell unbestritten zweckmässig und die damit verbundene Berechnungs-Ungenauigkeit nicht zu beanstanden ist;
6. sich die Kritikpunkte gemäss dem EWP-Gutachten insgesamt als von untergeordneter Bedeutung erweisen;
7. der Kanton selber einräumt, für eine erfolgreiche Verlagerung vom Hol- und Bring-Verkehr zu mehr Selbstfahrern brauche es ein gut gelegenes Langzeitparking, und dass er verlangt, den Standort Oberhau für das P64 sei zu prüfen;
8. die FZAG betont, es sei nicht in ihrem Interesse, ein Überangebot an Parkplätzen zu erstellen, und sich zudem bereit erklärt, vor dem Bau des P64 den Bedarf aufgrund der tatsächlichen Entwicklung bei den Lokalpassagieren erneut zu prüfen;
9. die FZAG ein Plangenehmigungsgesuch für die Bewirtschaftung der Vorfahrten eingereicht hat;
10. sich die Beurteilungsgrundlagen für neue Anlageteile auf die aktuellsten verfügbaren Grundlagen stützen müssen, sich die flugbetrieblichen Rahmenbedingungen seit der Konzessionserteilung für die 5. Bauetappe aber wesentlich verändert haben (z. B. Grounding der Swissair, DVO etc.) und seit der Einführung der konsequenten Parkplatzbewirtschaftung im Zuge der 5. Bauetappe wesentlich bessere Kennzahlen über die tatsächliche Parkplatznutzung vorliegen; und
11. die Konkurrenzsituation zwischen «Circle»- und Flughafenparkplätzen aufgrund der von der Stadt Kloten verfügbaren Reduktion beim «Circle» bei gleichzeitiger Ablehnung des Antrags [11] des BAZL eher verschärft wird.

Unter Berücksichtigung aller dieser Aspekte kommt das UVEK zum Schluss, dass der Nachweis für den Bedarf der Parkierungsanlagen hinreichend erbracht ist. Die Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen auf eine Reduktion der geneh-

migungsfähigen Parkplatzzahl sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.8 *Kapazitäten des Verkehrsnetzes*

Nachdem oben gezeigt wurde, dass die Vorhaben raum- und verkehrsplanerisch abgestimmt sind, ist im Folgenden zu prüfen, ob sie auf den bestehenden Infrastrukturen abgewickelt werden können, ob dazu spezielle Massnahmen erforderlich sind oder ob sich allenfalls Gründe ergeben, die einer Genehmigung der Vorhaben entgegenstehen.

2.8.1 Beurteilungszustände

Folgende drei Zustände werden für die Verkehrsmodellberechnungen betrachtet:

- Ist-Zustand: Dabei handelt es sich um den aktuellen Zustand 2009. Das Verkehrsmodell (Version Abendspitzenstunde) für den Raum mittleres Glatttal ist im Frühjahr/Sommer 2009 im Auftrag der VD erstellt worden. Als Grundlage dazu diente das Verkehrsmodell des Kantons Zürich (KVM), Zeithorizonte 2005 und 2025.
- Ausgangszustand 2020 (Prognose 2020 ohne Ausbau Parkplätze): Im Ausgangszustand wird die Verkehrsprognose für das Jahr 2020 unter Berücksichtigung der Siedlungsprognose (AFV) 2020 erarbeitet. Im Weiteren werden die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen wie der Ausbau der Nordumfahrung Zürich auf drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung und der Bau der dritten Tunnelröhre durch den Gubrist gemäss kantonalem Verkehrsmodell berücksichtigt. Hinzu kommen die Westumfahrung mit Folgemassnahmen, der Autobahnanschluss Zürich Altstetten, die Umfahrungsstrasse Geren–Fällanden sowie kleinere Streckenumbauten (insbesondere innerhalb der Stadt Zürich).
- Betriebszustand 2020 (Prognose 2020 mit Ausbau Parkplätze): Im Betriebszustand 2020 wird zusätzlich der Ausbau des Flughafens mit dem vergrösserten Parkplatzangebot von 7 100 Parkplätzen und das Projekt «Circle» mit 1 523 Parkplätzen berücksichtigt.

2.8.2 Ergebnisse bezogen auf den Betriebszustand 2020

Die Fachberichte von Teamverkehr kommen zu den folgenden Resultaten:

2.8.2.1 Streckenkapazitäten

Für die Abendspitze wurde ein Streckenabschnitt als problematisch erkannt. Dabei handelt es sich um die einspurige Wegfahrt des Butzenbüelrings zur A51. An einigen Tagen im Jahr können in der Abendspitzenstunde problematische Situationen mit Rückstaus entstehen.

Bei den Streckenkapazitäten für die Morgenspitzenstunde und Mittagszeit ergibt sich folgendes Bild:

- a) Flughafenkopf: Beim «Circle» und bei den Flughafenparkplätzen ist die Anzahl Zufahrten im Vergleich zur Anzahl Wegfahrten am Abend etwas niedriger (Flughafennutzungen 781 zu 1006, «Circle» 697 zu 899). Dementsprechend ist die Morgenspitzenstunde weniger problematisch als die Abendspitze. Der Verkehr in Fahrtrichtung Norden ist grundsätzlich niedriger und die Querschnittsbelastung am Morgen (07.00–08.00 Uhr) ist allgemein wesentlich tiefer als am Abend (17.00–18.00 Uhr). Um zu den Anlagen P1-P3, P6 und «Circle» zu gelangen, müssen die Verkehrsteilnehmer auf dem Butzenbuelring rechts abbiegen. Aufgrund der einfachen Fahrmanöver ohne viele Spurwechsel ist eine hohe Leistungsfähigkeit vorhanden und dementsprechend ist die Erreichbarkeit unproblematisch. Während der Mittagszeit (11.00–12.00 Uhr) sind bei den Flughafennutzungen die Verkehrsbelastungen insgesamt hoch (Schichtwechsel). Wie die Berechnungen gezeigt haben, ist die Verteilung der Zu- und Wegfahrten in etwa gleich (470 zu 514). Aufgrund der Benutzersegmente sind die Belastungen jedoch wesentlich tiefer als in der Morgen-, bzw. Abendspitzenstunde. Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage und in Anbetracht der tiefen Verkehrsbelastungen auf dem übergeordneten Strassennetz werden während der Mittagszeit keine Probleme erwartet.
- b) Rohrholz bzw. Werkhof: Die Flughofstrasse ist am Abend in Richtung Rümlang (Norden) nahe der Leistungsgrenze. Am Abend erfolgt die Wegfahrt vom Werkhof hauptsächlich in Richtung Süden und folglich ist die Erreichung der Leistungsgrenze in Richtung Norden nicht relevant. Am Morgen erfolgt die Zufahrt zum Werkhof hauptsächlich von Süden. Die Belastung ist am Morgen auf der Spur in Richtung Norden wesentlich tiefer als am Abend (432 zu 863) und die Erreichbarkeit des Werkhofs ist daher unproblematisch. Während der Mittagszeit sind die beiden Nutzungen Rohrholz und Werkhof unproblematisch, weil die Belastungen auf dem übergeordneten Netz klein sind.

Für das Gebiet Rohrholz erfolgt eine qualitative Beurteilung der Morgenspitzenstunde im Kapitel Leistungsbeurteilungen der Knoten 8.1 und 2.14.

2.8.2.2 Knotenkapazitäten

Folgende Knoten sind für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems relevant:

- Rohrholz bzw. Werkhof: Knoten 8.1 (Rohrstrasse/Rohrholzstrasse) und Knoten 2.14 (Birchsstrasse/Rohrholzstrasse);
- Flughafenkopf: Knoten 1 (Einfahrt A51) und Knoten 2.1 (Fracht).

Für die Nutzungen P70 und P64 sind die beiden Knoten Rohrholz leistungsbestimmend und nicht die dazwischen liegenden Strecken. Auf der Birchstrasse ist weiterhin eine genügende Kapazität vorhanden. Auf der Flughofstrasse steigt die Ver-

kehrbelastung um weitere 50 Fahrzeuge auf 1370 an. Diese Zunahme ist relativ gering und die Erreichung der Kapazitätsgrenze ist nicht auf die Flughafenutzungen zurückzuführen.

Bei den Knoten Anschluss A51 und Birchstrasse/Rohrholzstrasse ist die Veränderung zwischen Ausgangszustand 2020 und Betriebszustand 2020 nur gering. Bei beiden Knoten ist in der Abendspitzenstunde eine gute Verkehrsqualität vorhanden und dementsprechend sind keine Massnahmen notwendig.

Im Betriebszustand 2020 erreichen die Knoten Fracht und Rohrstrasse/Rohrholzstrasse unter Berücksichtigung einer Umlaufzeit von 60 Sekunden die Leistungsgrenze für die Abendspitze. Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden kann aber auch hier eine genügende Verkehrsqualität sichergestellt werden. Zusätzliche Massnahmen sind keine notwendig.

2.8.3 Nachgereichte Unterlagen

Mit dem nachgereichten Bericht «Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbuelring» (Teamverkehr 14.10.2010) wurde aufgrund der Untersuchung mit VISSIM nachgewiesen, dass die Zufahrt auch für den Betriebszustand 2020 ohne grössere Behinderungen funktionieren wird.

2.8.4 Auswirkungen der Projektänderung Wegfahrt «Circle»

Die einspurige Wegfahrt vom Butzenbuelring auf die A51 hatte sich als kapazitätsmässig problematisch erwiesen, da es dort in der Abendspitzenstunde zu problematischen Situationen mit Rückstaus hätte kommen können. Mit der Projektanpassung für die Wegfahrt aus dem «Circle» (neu via Unterführung unter dem Butzenbuelring und via Flughafenstrasse) konnte die Situation wesentlich verbessert werden. Die Anpassung ist in den folgenden Abbildungen dargestellt:

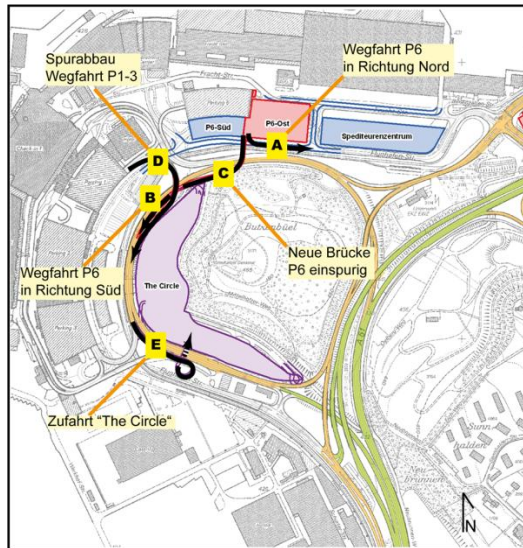


Abb. 4a: Rampenkonzept Butzenbühl
(Quelle: Bericht «Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung Flughafen Zürich inkl. «The Circle»», S. 3, Teamverkehr, 1.9.2010)

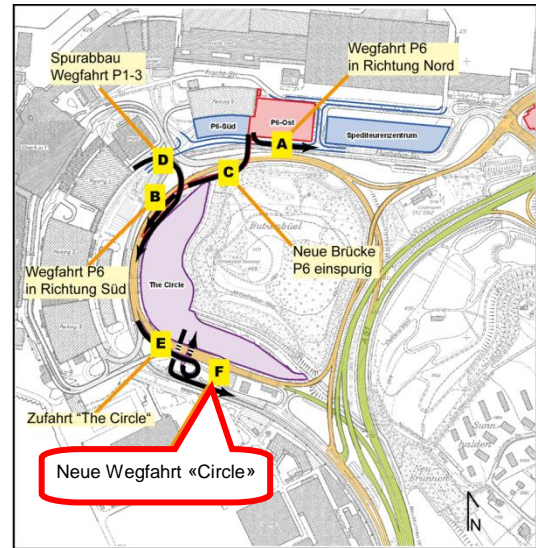


Abb. 4b: Überarbeitetes Rampenkonzept Butzenbühl
(Quelle: Bericht Baugesuch «The Circle», Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung Flughafen Zürich inkl. «The Circle»», S. 4, Teamverkehr, 21.10.2011)

Legende:

- A: Wegfahrt P6 Richtung Norden via Knoten Fracht.
- B: Wegfahrt P6 Richtung Süden, Verflechtung zwischen Wegfahrt P1-P3 und den zwei Zufahrtstreifen.
- C: Einstreifige Verkehrsführung auf der Rampe P6.
- D: Reduktion der Wegfahrt P1-P3 von zwei auf eine Spur.
- E: Zufahrt «Circle» auf der Aussenseite der Rings über Wendelrampe und konfliktfrei via Unterführung unter dem Ring.
- F: Wegfahrt «Circle» via Unterführung unter dem Butzenbüelring und via Flughafenstrasse (Projektänderung).

Die Verbesserung der Abschnittskapazität bei der Wegfahrt aus dem «Circle» kommen natürlich auch den Flughafenutzern zugute; Näheres dazu findet sich in den Unterlagen zum Bauprojekt für den «Circle», das mit Bewilligung der Stadt Kloten vom 6. März 2012 samt angepasster Ausfahrt bewilligt worden ist (vgl. Ziffer A.2.3.3).

2.8.5 Plausibilisierung

Die Kapazitäts- und Leistungsberechnungen der Trendprognose des RGVK geht von insgesamt rund 9000 neuen Parkplätzen im Flughafenareal aus.

Bezogen auf den MIV und die Auslastungssituation Flughafen / A51 für das Jahr 2030, d. h. zehn Jahre über den für die Parkplätze zu betrachtenden Prognosezeitpunkt 2020 hinaus, kommt das RGVK zu folgenden Schlüssen (Synthesebericht RGVK, 28.2.2011, S. 193 ff):

- «Gemäss Modellrechnungen 2030 und der angepassten Schwachstellenanalyse ist im engeren Bereich um den Flughafen (Butzenbüelring inkl. Anschlüsse) nicht mit Engpässen zu rechnen. Die Verdichtung der Spitzenstunde durch den Ausbau der Nordumfahrung wird die Auslastung zwar um rund 5 Prozent erhöhen, gemäss Modellauswertungen sind dennoch weiterhin Reserven von 25 Prozent

und mehr vorhanden. Kritisch dürfte hingegen die Situation am Anschluss Kloten-Nord werden, wo die Kapazitätsgrenze 2030 erreicht oder überschritten wird. Im Zusammenhang mit der Auslastungssituation auf der A51, die gemäss grober Abschätzung der Spitzenstunde im Trendszenario 2030 ebenfalls die Kapazitätsgrenze erreicht, ist die Zusammensetzung des durch den Flughafen erzeugten Verkehrs über den Tagesverlauf von Interesse. Die folgenden drei Figuren [vgl. die untenstehenden Abbildungen 5a, 5b und 5c] zeigen die Tagesganglinien MIV getrennt nach Ziel-Quell-Verkehr zum Flughafen und den übrigen Verkehr auf der A51. Der Anteil des Flughafenverkehrs am Gesamtverkehr liegt bei 30 bis 50 Prozent. Nur in der Morgenspitze des Flughafens (vor der allgemeinen Morgenspitze um 5 Uhr) liegt der Anteil bei 85 Prozent. Die Figuren zeigen, dass die Spitzen versetzt sind. In den kapazitätskritischen Spitzen auf der A51 ist der Flughafenverkehr unterdurchschnittlich.

- Entsprechend kann gefolgert werden, dass das Wachstum des Flughafenverkehrs auch unterdurchschnittlich an den wachsenden Kapazitätsproblemen auf der A51 partizipiert. Die Spitze wird eher breiter als stärker, was zu einer insgesamt besseren Auslastung der Infrastruktur führt. Dementsprechend dürfte die Auslastungssituation auf der A51 im Trendszenario 2030 etwas besser sein, als das in den Modellrechnungen dargestellt wurde.
- Diese Entspannung gilt allerdings nur unter Vorbehalt der heutigen Ganglinie des Flughafenverkehrs. Bei veränderten Arbeitszeiten für die Beschäftigten um den Flughafen und/oder geänderten Ankunfts- und Abflugzeiten kann der Einfluss grösser ausfallen. Ebenso kann eine stärkere Entwicklung hin zu flugverkehrsfremden Nutzungen am Flughafen (z. B. Dienstleistungsarbeitsplätze, Einkaufsnutzungen) die durch den Flughafen mitverursachten Engpässe verstärken.»

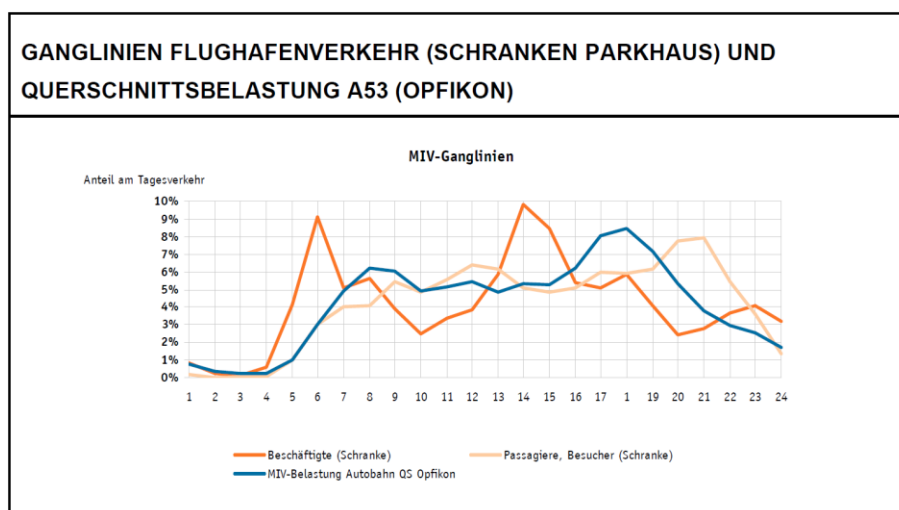


Abb. 5a: MIV-Ganglinien in Prozent des Tagesverkehrs (Quelle: RGVK, Synthesebericht, 8.2.2011)

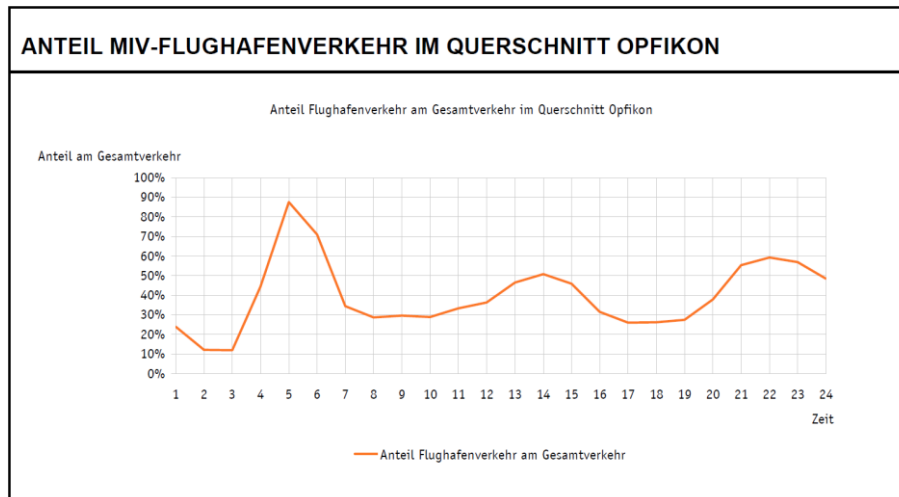


Abb. 5b: Anteil Flughafenverkehr in Prozent des Gesamtverkehrs, A51, Querschnitt Opfikon (Quelle: RGVK, Synthesericht, 8.2.2011)

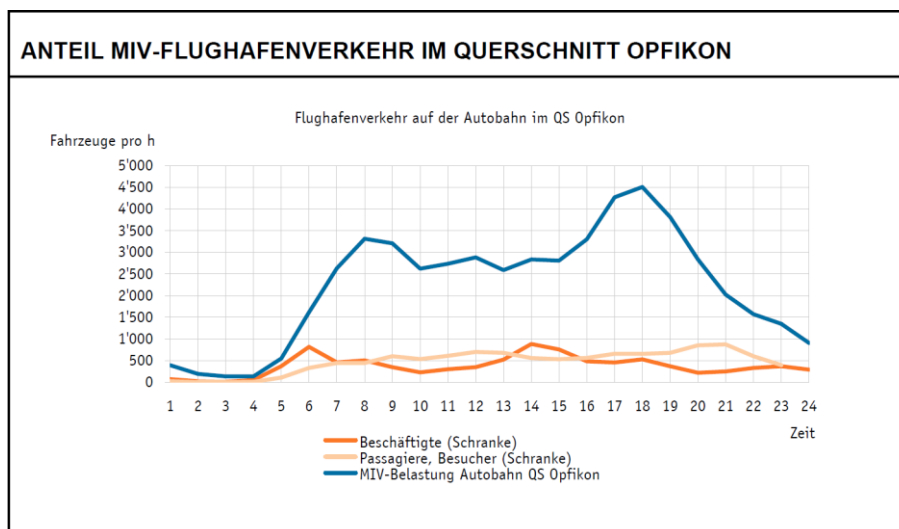


Abb. 5c: Anteil MIV-Flughafenverkehr in Anzahl Fahrzeugen, A51, Querschnitt Opfikon (Quelle: RGVK, Synthesericht, 8.2.2011)

Die obigen Darstellungen zeigen Folgendes:

1. Die «flughafentypischen» Verkehrsspitzen liegen zeitlich verschoben gegenüber den allgemeinen Spitzenbelastungen des Strassensystems (z. B. der A51). Bei den Beschäftigten zeigen sich Spitzen am Morgen vor 07.00 Uhr (Zufahrten) und Mittag nach 13.00 Uhr (Schichtwechsel; Zu- und Wegfahrten), bei den Passagieren/Besuchern eine ausgeprägte Spitze am Abend nach 19.00 Uhr.
2. Die prozentual höchste Spitze in den frühen Morgenstunden liegt in der Zeit einer schwachen Gesamtverkehrsbelastung d. h., verhältnismässig wenige Fahrten (absolut) machen einen sehr hohen Prozent-Anteil am flughafeninduzierten Verkehr aus.
3. Insgesamt zeigt sich, dass – bezogen auf zeitliche Verteilung, prozentuale und absolute Anzahl Fahrten – sowohl das RGVK als auch die Berichte von FZAG bzw. Teamverkehr zu vergleichbaren Ergebnissen kommen.

2.9 *Stellungnahmen zu Verkehrsmodell und Leistungsbeurteilung*

2.9.1 Haltung des Kantons Zürich

Der Kanton Zürich (Federführung AfV, Abteilung Planung Flughafen / Luftverkehr) kritisiert lediglich die Berechnungsmethode für den Parkplatzbedarf, nicht aber die Verkehrsmodellierung und Kapazitätsberechnungen (auf die Berechnungen zum Parkplatzbedarf wurde unter Ziffer C.2.7 eingegangen). Das AfV beauftragte das Ingenieurbüro Ernst Winkler und Partner (EWP), das auch die Modellrechnungen für das RGVK Flughafenregion durchgeführt hat, mit einem Prüfgutachten, um die von der FZAG eingereichten Gesuchsunterlagen (insbesondere Bedarfs- und Verkehrsberechnungen) auf methodische Korrektheit und Plausibilität der Ergebnisse zu überprüfen.

Ewp kommt zum Schluss, die vorgelegten Dokumente zeigten auf, «wie sich das Verkehrsaufkommen des MIV am Flughafen über die kommenden Jahrzehnte entwickelt und welche Parkplätze für die Abwicklung dieses Verkehrs benötigt werden. Der Nachweis basiert auf den Grunderhebungen 2003 und 2009 sowie auf den Prognosen aus den Arbeiten zum SIL-Prozess. Die Prognose der Parkplatzbelegung berücksichtigt den Tagesgang sowie die überdurchschnittlich lange Parkierungsdauer am Flughafen. Die getroffenen Annahmen und die abgeleiteten Schlussfolgerungen sind nachvollziehbar. [...]»

Betreffend Verkehrsberechnungen stellt der Kanton denn auch keine Anträge.

2.9.2 Abschliessende Stellungnahme des ASTRA

In seiner Stellungnahme vom 5. April 2012 hält das ASTRA fest, die FZAG habe seine Forderungen grundsätzlich berücksichtigt. Es müsse jedoch auch künftig in der Lage sein, bei aus heutiger Sicht unerwarteten Problemen erneut Stellung und Einfluss nehmen zu können, da bis heute weder Detailprojektierungen vorlägen, noch die künftige Entwicklung abschliessend prognostiziert werden könne.

Aufgrund der nachgereichten Unterlagen und nach einer Besprechung zwischen Vertretern von ASTRA, BAZL und FZAG stellt das ASTRA schliesslich fest, die FZAG und das ASTRA verfolgten in weiten Teilen gleiche Interessen: Sowohl Passagiere als auch Angestellte sollten ihre Zielorte am Flughafen möglichst ohne Zeitverlust erreichen können, ohne dass es zu Rückstaus auf der Zufahrt zu den Parkierungsanlagen komme. Die FZAG habe sich bereit erklärt, ihr bereits bestehendes Dosierungssystem an den Parkhäusern und Parkplätzen (Schranken) im Bedarfsfall in Zusammenarbeit und im Sinne des ASTRA zu steuern.

Das ASTRA begrüsst diese Absicht und ersucht das UVEK, diesen materiellen Konsens gemäss den angepassten Anträgen vom 5. April 2012 im Entscheid festzuhalten. Das ASTRA verzichtet somit in der Stellungnahme vom 5. April 2012 auf alle Anträge aus den ersten beiden Stellungnahmen; die neu formulierten Anträge erscheinen zweck- und verhältnismässig. Da die FZAG diese Anträge nicht bestreitet, sind folgende Auflagen in den Entscheid zu übernehmen:

1. Im Bedarfsfall hat die FZAG
 - die bereits vorhandenen Dosierungssysteme (Schranken am Parkhaus-Ausgang) mit einem Zählsystem des ASTRA auf den Nationalstrassen-Auffahrten zwischen Parkhäusern und Nationalstrasse Hauptachsen zu koppeln;
 - Verkehrsdaten zu erheben, welche als Grundlage für die Steuerung der Dosierungsanlagen verwendet werden können. Die Daten müssen monatlich erhoben und dem ASTRA unaufgefordert halbjährlich übermittelt werden.
2. Sollte sich die Zusammenarbeit des ASTRA mit der FZAG in Bezug auf die Steuerung des flughafeneigenen Dosierungssystems (Ausfahrkapazität via Parkschraken) unbefriedigend gestalten, behält sich das ASTRA vor, die Realisierung dieses Zählsystems zu Lasten der FZAG zu verlangen.
3. Sollten auch die Massnahmen unter 2. zu keinen befriedigenden Ergebnissen führen, behält sich das ASTRA vor, ein eigenes von der FZAG unabhängiges Dosierungssystem zu deren Lasten zwischen den Parkhäusern und den Hauptachsen der Nationalstrasse zu installieren.

2.9.3 Stellungnahmen weiterer Bundesstellen, der Gemeinden sowie der Einsprecher

Zu der Kapazitäten der Verkehrsnetze stellen das ARE, das BAFU und die Städte Kloten und Opfikon keine Anträge.

Die Gemeinde Rümlang befürchtet, dass mit Verlegung des P40 auf den P70 in den Morgen- und Abendspitzen eine massive Beeinträchtigung des Verkehrs auf der bereits stark belasteten Flughafenstrasse entstehe und verlangt, auf die Verlegung sei zu verzichten.

Wie die Verkehrsberichte zeigen (vgl. Ziffer C.2.8 oben), verläuft der durch das P70 induzierte Verkehr am Morgen und Abend jeweils entgegen der Hauptverkehrsrichtung; die Zunahmen sind generell eher gering. Falls Kapazitätsengpässe entstehen, sind sie nicht durch den zusätzlichen Flughafenverkehr bedingt.

BPO und AGZN begründen ihre Einsprachen u. a. auch mit der «katastrophalen Situation» beim MIV in der weiteren Flughafenregion. Mit dem Ausbau der Parkierungsanlagen würden falsche Anreize gegeben; die Menge zusätzlicher Fahrten müsse drastisch reduziert werden, weil sonst die bereits heute überlasteten Kantonsstrassen in der erweiterten Flughafenregion noch weiter belastet würden und der Verkehr in den Stadt- und Dorfzentren in den Spitzenstunden mit unbekanntem Aus-

wirkungen für die entsprechenden Anwohner zusammenbrechen werde.

2.10 *Stellungnahme der FZAG*

Die FZAG hält fest, sie habe nichts dagegen einzuwenden, wenn der Antrag [1] des ASTRA aus der Stellungnahme vom 22. Dezember 2011 durch die überarbeiteten Anträge aus der Stellungnahme vom 5. April 2012 ersetzt würden. Zu den Anträgen von BPO und AGZN verweist sie auf ihre Anmerkungen zu Modalsplit und Parkplatzbedarf.

2.11 *Würdigung der Stellungnahmen zu Verkehrsmodell und Leistungsbeurteilung*

Die Überlegungen zu den Strecken- und Knotenkapazitäten in den Fachberichten von Teamverkehr sind plausibel und nachvollziehbar. Wie oben dargelegt, decken sich die Aussagen aus dem RGVK mit jenen von FZAG und Teamverkehr betreffend Leistungsfähigkeit der Strecken und Knoten. Das RGVK – das ja im Auftrag des Kantons und in Abstimmung mit seiner eigenen Siedlungs- und Verkehrsplanung erstellt wurde und anerkanntermassen als Grundlage für den Richtplan, aber auch für den SIL gilt – geht im Bereich des Flughafenkopfs von 9000 zusätzlichen Parkplätzen aus und zeigt auf, dass das Verkehrssystem dem insgesamt erwarteten Zusatzverkehr bis 2030 gewachsen ist. Die geforderte Abstimmung ist somit erfolgt.

Da – wie gezeigt – sowohl auf den relevanten Strecken wie auch bei den Knoten ausreichende Kapazitätsreserven bestehen, ist der Antrag [5] der Gemeinde Rüm- lang (Verzicht auf eine neue Wegweisung über die Flughof- und Birchstrasse⁴⁸) abzuweisen. Ebenso erweisen sich die Befürchtungen nicht nur aufgrund der Verkehrsberichte und von Teamverkehr, sondern auch der Aussagen des RGVK als nicht stichhaltig. Dasselbe gilt für die Vorbringen von BPO und AGZN. Für die geforderte drastische Reduktion der Fahrten fehlt eine Rechtsgrundlage.

Mit der Aufnahme der genannten Auflagen in die Verfügung ergeben sich unter den Aspekten Verkehrsmodellierung und Leistungsbeurteilung keine Gründe, die gegen die Genehmigung der beantragten Parkplatzvorhaben sprechen. Anträge, die die Rückweisung des Gesuchs verlangen, sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

2.12 *Fazit zur raumplanerischen Abstimmung insgesamt*

Das UVEK kommt bezogen auf die Anforderungen der Raumplanung zu folgenden Schlüssen:

1. Es wird nachvollziehbar aufgezeigt, dass die bestehenden Kapazitäten der Verkehrsträger den durch die erwartete Zunahme der Lokalpassagiere verursachten

⁴⁸ Massnahme gemäss UVB, Ziffer 12.1.2, S. 103

- Mehrverkehr bewältigen können. Die Aussagen der von der FZAG vorgelegten Berichte entsprechen den Aussagen im RGVK des Kantons.
2. Massgebende Steuerungsgrösse für die Parkierungsanlagen ist der Modalsplit mit den vereinbarten Zielen. Die Überprüfung der Ziele erfolgt gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons. Konkrete diesbezügliche Auflagen können sich im Rahmen des PGV indessen nur an die FZAG als Gesuchstellerin richten; mit den Festsetzungen im SIL-Objektblatt werden sie aber auch für die Behörden verbindlich.
 3. Auch aus den Vorbringen der Einsprachen von AGZN und BPO ergeben sich keine zusätzlichen Elemente, auf die in den Erwägungen nicht bereits eingegangen wurde und aufgrund derer die Plangenehmigung für das P64 und das P70 verweigert werden müsste. Die Anträge auf Rückweisung des Gesuchs sind somit abzuweisen.
 4. Die Vorhaben erfüllen insgesamt die Anforderungen an die raum- und verkehrsplanerische Abstimmung. Sie sind auch ohne Festsetzung des SIL-Objektblatts genehmigungsfähig, da einerseits die Koordination betreffend Perimeter keine Differenzen gezeigt hat und somit als abgeschlossen gelten kann und die Parkplatzprojekte andererseits die betrieblichen Festlegungen des Flughafens nicht präjudizieren können.

Weder unter dem Aspekt der raumplanerischen Abstimmung noch unter demjenigen der (regionalen) Verkehrsplanung ergeben sich somit Gründe, die gegen die Genehmigung der Vorhaben im geplanten Umfang sprechen.

Die in den obigen Erwägungen festgehaltenen Auflagen sind in den Entscheid zu übernehmen. Weitergehende Anträge sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

In der Folge ist nun zu prüfen, ob sich aufgrund der UVP, sowie aufgrund weiterer Anträge aus der Anhörung oder aus den Einsprachen Argumente finden, die der Erteilung der Plangenehmigung entgegenstehen könnten.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung, übergeordnete Bereiche

Für die Vorhaben kommt das ordentliche Verfahren mit UVP zur Anwendung; daher prüfte das BAFU vor Einreichung der Gesuche die Ergebnisse der Voruntersuchung sowie das Pflichtenheft (Art. 8 UVPV).

Die geplanten Parkierungsanlagen am Flughafen (inkl. «Circle») stehen in einem engen funktionalen und örtlichen Zusammenhang. Gemäss dem bereits mit der Voruntersuchung festgelegten Grundsatz werden mit dem vorliegenden Entscheid die betrieblichen Auswirkungen auf die Umweltbereiche Luft und Lärm für sämtliche Vorhaben beurteilt (vgl. Ziffern A.1.2, A.3.2 und B.2.3 oben).

Die projektspezifischen Beurteilungen der übrigen Umweltbereiche (inkl. Lärm und Lufthygiene der Bauphase) für das P6 Ost und das P70 liegen ebenfalls vor.

3.1 *Umweltverträglichkeitsbericht*

Der UVB wurde aufgrund der Voruntersuchung und des Pflichtenhefts erstellt. Er umfasst die folgenden Kapitel:

1. Einleitung;
2. Verfahren;
3. Systemabgrenzung und Relevanzmatrix;
4. Beschreibung Vorhaben Flughafenparkplätze;
5. Beschreibung Parkierung «The Circle»;
6. Verkehr;
7. Luftreinhaltung;
8. Lärm;
9. Übrige Umweltbereiche P6 Ost;
10. Übrige Umweltbereiche P70 Werkhof;
11. Übrige Umweltbereiche P64 Rohrholz;
12. Massnahmenübersicht; sowie eine Zusammenfassung und Anhänge.

Der umfangreiche UVB samt seinen Anhängen analysiert die Vorhaben und deren Auswirkungen auf ihre umweltrechtliche Relevanz. Die Ergebnisse seien hier kurz zusammengestellt:

3.1.1 Verkehrssituation

Zum Verkehr kommt der UVB zusammenfassend zu folgenden Ergebnissen:

- Der Flughafen ist zweifelsohne der grösste einzelne Verkehrsverursacher der Region. Das Verkehrsmanagement des landseitigen Verkehrs am Flughafen Zürich basiert auf dem Modalsplit-Konzept aus der 5. Bauetappe. Dieses verlangt einen minimalen Anteil von 42 Prozent öffentlichen Verkehrs bei den Flughafenbenutzern (gemessen als bimodaler Modalsplit). Die Modalsplit-Erhebung des Jahres 2009 zeigte, dass ein Anteil von 46,2 Prozent erreicht wurde.
- Basierend auf diesen Zahlen wurde ein Berechnungsmodell entwickelt, mit dem sich der Bedarf an Parkplätzen in Abhängigkeit der verschiedenen Nutzersegmente eruieren lässt. Berücksichtigt wurden dabei unter anderem die langen mittleren Parkierungsdauern für Passagiere (72 h) und das fliegende Personal (18 h). Das übrige Personal weist Parkierungsdauern von sechs bis acht Stunden auf. Der hohe Anteil an Schichtarbeitenden von zwei Dritteln und der frühe Beginn der ersten Schicht (vor 6 Uhr) führen zu einem relativ tiefen ÖV-Anteil von 36,1 Prozent bei den Angestellten. Die mittlere Belegung der Parkhäuser am Flughafenkopf beträgt knapp 68 Prozent über 24 Stunden.

- Der Bedarf an Parkplätzen für Passagiere liegt bei 60 Prozent der Gesamtzahl; derjenige für das Personal bei 27 Prozent. Besucher des Flughafens, insbesondere auch der Läden und Restaurants am Flughafen, beanspruchen einen Anteil von nur zehn Prozent aller Parkplätze. Mit dem erwarteten Wachstum des Luftverkehrs am Flughafen ergibt sich aufgrund der Modellberechnungen ein nachgewiesener Bedarf von 7863 neuen Flughafen-Parkplätzen bis ins Jahr 2020. Da mit den geplanten Vorhaben aber nur 7100 davon realisiert werden können, wurden dem UVB diese Zahl sowie die ursprünglich beantragten 1523 «Circle»-Parkplätze zugrunde gelegt.
- Der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) aus dem Flughafen nimmt durch den Ausbau von 38370 Fahrten im Ist-Zustand auf 47318 Fahrten im Betriebszustand zu. «The Circle» bewirkt mit seinen Parkplätzen einen zusätzlichen DTV von 5504 PW-Fahrten.
- Um allfällige Kapazitätsengpässe zu identifizieren, wurden Berechnungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell (KVM) durchgeführt. Dabei zeigten sich auf dem übergeordneten Strassennetz ausserhalb des engeren Flughafenareals keine Kapazitätsprobleme. Um die erforderliche Kapazität zu erhalten, sind für vereinzelte Knoten im Ausfahrtsbereich allenfalls Anpassungen bei der Lichtsignalsteuerung nötig.
- Mit dem gleichen Modell wurde die Situation auf der inneren Erschliessung des Flughafens, dem Butzenbuelring, beurteilt. Auch hier zeigte das KVM für die relevante Abendspitze keine Probleme ausser beim Anschluss an die A51 Richtung Süden. Hier ist an vereinzelten Tagen mit Rückstaus ins Flughafensystem zu rechnen. Allfällige Massnahmen auf der Autobahn liegen aber nicht im Kompetenzbereich des Flughafens.

3.1.2 Lufthygiene

Zum Thema Luftreinhaltung hält der UVB für die Betriebsphase fest:

- Für den vorliegenden UVB wurden nach Vorgaben der Umweltfachstellen die Schadstoffemissionen von NO_x ⁴⁹ und PM_{10} ⁵⁰ berechnet. Dabei wurden vor allem die Emissionen im Regionalperimeter berechnet, definiert durch das Strassensystem, auf dem der flughafeninduzierte Verkehr mehr als zehn Prozent des Gesamtverkehrs beträgt.
- Der Flughafenverkehr trägt in diesem Bereich im Ist-Zustand elf Prozent zu den NO_x - und 14 Prozent zu den PM_{10} -Emissionen bei. Bis zum Ausgangszustand (2020, ohne Ausbau Parkierungsangebot) nehmen die NO_x -Emissionen im Regionalperimeter insgesamt um 34,5 Prozent ab, die PM_{10} -Emissionen nehmen leicht um 4 Prozent zu. Die NO_x -Emissionen des Flughafens nehmen ebenfalls um über 30 Prozent ab, bei PM_{10} nehmen sie um knapp zwei Prozent zu.

⁴⁹ NO_x : Stickoxid; Summenangabe von Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO_2).

⁵⁰ PM_{10} : Feinstaub; Mischung kleinster Teilchen mit weniger als einem Hundertstel Millimeter Durchmesser (10 μm).

- Im Betriebszustand steigen die Emissionen bedingt durch den Parkhausausbau gesamthaft um 2,5 Prozent (NO_x) und um vier Prozent (PM_{10}). Insgesamt liegen die NO_x -Emissionen des Strassenverkehrs im Regionalperimeter immer noch unter der heutigen Belastung.
- Im Regionalperimeter, insbesondere in unmittelbarer Umgebung des Flughafens, sind die NO_2 -Jahresmittel-Grenzwerte entweder knapp eingehalten oder überschritten. Der Anteil des flughafeninduzierten Verkehrs ist trotz seiner Grösse nur von begrenzter Bedeutung. Den höchsten prozentualen Anteil (knapp sieben Prozent im Ist-Zustand) erreicht er auf der A51 Richtung Süden nach der Einfahrt Flughafen. Auf den übrigen Strassen im Regionalperimeter liegt der Anteil mehrheitlich zwischen einem und fünf Prozent. Im Betriebszustand ändert sich die Situation nur unwesentlich; der höchste Flughafenanteil liegt bei 9,1 Prozent. Dabei beträgt die absolute Zunahme durch den Ausbau der Parkierungsanlagen weniger als $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Im Anlageperimeter werden die höchsten NO_2 -Werte beim Knoten Fracht ausgewiesen. Der Ausbau der Parkierung Flughafen (inkl. Parkplätze von «The Circle») führt im Anlageperimeter zu einer Zunahme von drei bis 25 Prozent.

3.1.3 Lärm (Verkehrslärm)

Der UVB kommt zu folgender Einschätzung:

- Der Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen (inklusive «The Circle») bewirkt nur eine geringe Zunahme der Lärmbelastung auf dem Strassennetz. Die maximale Zunahme am Tag liegt bei 0,4 dB(A), in der Nacht bei 0,7 dB(A) auf der Birchstrasse im Industriegebiet von Opfikon. Die Lärmzunahmen liegen überall deutlich im nichtwahrnehmbaren Bereich.

3.1.4 Massnahmen

Der UVB schlägt schliesslich die folgenden Massnahmen vor:

3.1.4.1 Massnahmen im Bereich Verkehr

- a) Bauliche Massnahmen
 - Neue Brücke P6 Richtung Süden: Mit der neuen Brücke erfolgt die Wegfahrt P6 in Richtung Süden via Butzenbuelring.
 - Anpassung Ausfahrtsrampen P1–P3: Mit einer Zusammenführung der Schranken Ausfahrten auf eine Ausfahrtsspur wird die Verflechtung mit dem Butzenbuelring vereinfacht, ohne Kapazitätsbeschränkungen für die Parkhausausfahrt.
 - Konfliktfreie Zufahrt «The Circle»: Mit einer neuen Wendelrampe wird der Butzenbuelring konfliktfrei unterquert. Damit wird die Wegfahrtskapazität aus den Parkhäusern nicht negativ beeinflusst.
 - Ausfahrt Richtung Osten aus P6 Ost: Ausfahrt aus dem Parkhaus auf die Flug-

hafenstrasse ebenerdig.

- Prüfung der Verlegung der Hauptausfahrt von «The Circle» auf eine zusätzliche Spur der Flughafenstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Butzenbühlring.
- b) Betriebliche und organisatorische Massnahmen
- Weiterführung Modalsplit-Konzept 98 mit Parkplatzbewirtschaftung und Massnahmenplan ÖV-Angebot.
 - Angebot Langzeitparking verbessern: Erweiterung des Angebots an günstigeren Langzeitparkierungsmöglichkeiten wie etwa im Rohrholz.
 - Prüfung eines günstigeren «Ferienparkierungs-Angebots» auch am Flughafenkopf zur Verminderung der Hol- und Bring-Fahrten in den grossen Ferien.
 - Optimierung der Verkehrsführung bei der Einfahrt ab Autobahn: Prüfung einer Vereinfachung der heute bereits früh signalisierten Vorsortierung in die Parkhäuser. Damit können die Benutzer der Parkhäuser P1–P3 auf einer Spur gehalten werden.
 - Wegweisung via Birchstrasse zum Autobahnanschluss Seebach: Um eine Entlastung der Zufahrt zur A51 erreichen zu können, könnten durch Wegweisung vermehrt Verkehrsteilnehmer via Birchstrasse zum Autobahnanschluss Seebach geführt werden. Das gilt besonders für die Verkehrsteilnehmer, welche in Richtung Bern unterwegs sind.
 - Parkplatzbewirtschaftung «The Circle»: Gleich hohe Gebühren beim «Circle» wie beim Parking des Flughafens. Nur so können unerwünschte Umlagerungen zwischen dem «Circle» und Flughafen bzw. umgekehrt vermieden werden.

3.1.4.2 Verbesserung ÖV-Angebot

Für die FZAG als private Firma sind die Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖV-Angebots beschränkt. Optionen für den Ausbau des Angebots werden im regionalen Gesamtverkehrskonzept Glatttal erarbeitet. Die wichtigsten Punkte daraus sind:

- Optimierung Staffelung Abfahrtszeiten S-Bahnverbindungen ab Flughafenbahnhof;
- Prüfung neue S-Bahnverbindung via Hauptbahnhof ins Limmattal;
- Verlängerung Glatttalbahn Richtung Kloten-Bassersdorf; und
- Optimierung Busverbindungen ins Unterland.

Die vorgeschlagenen Massnahmen können die Problematik des fehlenden Angebots während der Randzeiten nicht bzw. nur bedingt entschärfen.

3.1.5 Gesamtbeurteilung im UVB

Als Fazit kommt der UVB zu folgendem Ergebnis:

- Die Umweltschutzvorschriften beim Bau und Betrieb der neuen Parkhäuser kön-

- nen mit den vorgesehenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt eingehalten werden. Der geplante Ausbau der Parkierungsanlagen ist für den ordnungsgemässen Betrieb des Flughafens notwendig.
- Die Auswirkungen des zusätzlichen Strassenverkehrs auf die Lufthygiene sind trotz des nicht unerheblichen Gesamtbeitrags des Flughafens zum Verkehr relativ gering. Lärmässig ist der Zusatzverkehr aus den Parkierungsanlagen in keinem Fall wahrnehmbar und hält damit ebenfalls die gesetzlichen Anforderungen ein. Der induzierte Zusatzverkehr führt auch zu keinen übermässigen Belastungen des Verkehrssystems im Regionalperimeter.
 - Der durch das Projekt «The Circle» ausgelöste Zusatzverkehr führt ebenfalls zu keinen übermässigen Belastungen in lufthygienischer und lärmässiger Hinsicht.

3.2 *Stellungnahme des BAFU*

Das BAFU als zuständige Umweltfachstelle stützt sich für seine Stellungnahme auf die Gesuchsunterlagen und die Stellungnahmen der Fachstellen von Gemeinden, Kanton und Bund sowie seine eigene Stellungnahme zu Voruntersuchung und Pflichtenheft.

Ferner begrüsst es, dass die Gesuchstellerin den Parkplatzbedarf mittels eines Gesamtkonzepts ausweist.

Das BAFU stellt in seiner Stellungnahme vom 7. Juli 2011 Folgendes fest:

- Gemäss Ziffer 11.4 des Anhangs der UVPV untersteht das Projekt der UVP-Pflicht. Das BAFU nimmt gemäss Artikel 12 Absatz 2 UVPV zum Bericht Stellung.
- Gemäss Art. 8 USG sind die Einwirkungen von Anlagen sowohl einzeln als auch gesamthaft und nach ihrem Zusammenwirken zu beurteilen. Die vier eingereichten Projekte haben bewusst einen unterschiedlichen Ausarbeitungsstand, die Genehmigung der Vorhaben soll gestaffelt erfolgen.
- Es begrüsst die Absicht des BAZL, als erstes die Gesuche für die Vorhaben Parkhaus P6 Ost und P70 zu bearbeiten. Für diese Vorhaben seien die Unterlagen zu allen relevanten Umweltaspekten vorhanden. Die projektspezifische Beurteilung der übrigen Vorhaben (Parkhaus P64 und Weiterbestand P9, P12-100 und P16) erfolge später.
- Mit seiner Stellungnahme äussere es sich zur Gesamtsituation Lärm und Lufthygiene und abschliessend zu den Parkhäusern P6 Ost und P70.
- Eine explizite Vorschrift zur Begründung des Vorhabens respektive eines Parkplatznachweises sei im Bundesrecht nicht vorhanden.

Das BAFU hat den Bericht geprüft und kommt zu folgenden Schlüssen:

- Der UVB stelle eine gute Grundlage für die mittelfristig geplante Erweiterung der Parkierungsanlagen dar und sei genügend detailliert, um als Unterlage für die sofortige Genehmigung der Parkhäuser P6 Ost und P70 zu dienen.
- Im Sinne einer Gesamtbetrachtung wurde ein übergreifender UVB mit den Verkehrsberechnungen für alle Vorhaben erstellt. Die übrigen Aspekte, z. B. Grundwasserschutz, betroffene Naturwerte, Baulärm, Baulogistik etc. werden dagegen erst aufgrund der einzelnen Bauprojekte detailliert erarbeitet.
- Der effektive Parkplatzbedarf sei durch das BAZL zu beurteilen.

Grundsätzlich hält das BAFU fest, dass, wo es nichts Anderes beantrage, die im UVB vorgesehenen Massnahmen umzusetzen seien (Art. 10c Abs. 1 USG).

Ergänzend zu seiner ersten Stellungnahme hält es in seiner zweiten vom 13. März 2012 fest, dass eine Globalbeurteilung in den Fachbereichen Luft und Lärm aufgrund der vorhandenen Unterlagen aus seiner Sicht möglich sei. Allerdings bedeute das nicht, dass es sich bei der Beurteilung der künftigen Parkhäuser oder Parkplatzanlagen nicht nochmals zu allen Umweltbereichen und zu Detailfragen in den Bereichen Luft und Lärm äussern werde. Die künftigen Einzelvorhaben zu Parkierungsanlagen seien dem BAFU in gewohnter Weise zur Stellungnahme zu unterbreiten.

3.2.1 Lufthygiene (Betriebsphase)

Laut BAFU sind die Berechnungen im UVB vom 1. September 2010 im Wesentlichen nachvollziehbar, wenn auch gewisse Unstimmigkeiten betreffend den Annahmen zu den Modalsplit-Anteilen der einzelnen Nutzerkategorien zwischen den Daten im UVB und den Daten im regionalen Gesamtverkehrskonzept Flughafenregion (RGVK) festzustellen seien. Demnach würden die zusätzlich beantragten Parkplätze im Einzugsgebiet des Flughafens eine Zunahme der NO_x-Emissionen im Jahr 2020 von 87 t NO_x auf 107 t NO_x verursachen, was etwa dem Stand von 2010 entspreche. Zum Vergleich: Im UVB für die Rahmenkonzession 5. Bauetappe wurden für den gesamten Flughafen für 2010 NO_x-Emissionen in der Höhe von 1049 t berechnet⁵¹.

Art. 18 LRV schreibe vor, dass die Behörde im Sinne der Vorsorge bei Verkehrsanlagen alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen anordnet, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können. Der Flughafen sei eine Verkehrsanlage und der landseitige Verkehr eine direkte Folge des Flugverkehrs. Massnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem landseitigen Verkehr seien deshalb auch immer eine Massnahme zur Reduktion der Emissionen der Verkehrsanlage Flughafen.

⁵¹ Für das Jahr 2010 werden 1014 t NO_x-Emissionen ausgewiesen, wovon 875 t auf den Flugbetrieb entfallen. (Quelle: Auszug aus dem Geschäftsbericht 2010 der Flughafen Zürich AG, Umweltschutz.)

Der Kanton Zürich und insbesondere auch die Region um den Flughafen Zürich wiesen vor allem in Strassennähe heute noch übermässige NO₂-Belastungen aus. Der kantonale Massnahmenplan Luftreinhaltung sehe deshalb zur Reduktion der Strassenverkehrsemissionen unter anderem vor, dass die Siedlungsentwicklung auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt werden und die Verkehrsnachfrage durch das Parkplatzangebot gesteuert werden soll (Massnahme V4 Parkierung und Verkehrserschliessung). Unter anderem aus diesem Grund sei auch die Erschliessung des Flughafens durch den öffentlichen Verkehr laufend verbessert worden und werde weiterhin verbessert.

Angesichts der speziellen Nachfragesituation am Flughafen Zürich ist das BAFU der Auffassung, dass es für die Einhaltung der Anforderungen der bundesrechtlichen Luftreinhaltevorschriften am effizientesten sei, in Abstimmung mit der kantonalen Verkehrsplanung ein wirkungsvolles Modalsplit-Ziel festzulegen und den beteiligten Akteuren Freiheit bei der Wahl der Mittel zur Erreichung dieses Ziels zu lassen. Mit einem Modalsplit-Ziel von 42 Prozent für das Jahr 2020 und 46 Prozent für das 2030, wie es vom Kanton Zürich im Rahmen des SIL Prozesses gefordert wird, erachte das BAFU die Koordination mit der kantonalen Verkehrsplanung als sichergestellt und die Anforderungen der Luftreinhaltung als eingehalten.

Das BAFU stellt folgende Anträge zur Lufthygiene:

- [1] Der Flughafen Zürich sei zu verpflichten, zur Erreichung des Modalsplit-Ziels von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. 46 Prozent im Jahr 2030 beizutragen und dazu diejenigen geeigneten Massnahmen zu ergreifen, welche in seinem Kompetenzbereich liegen.
- [2] Die Anträge [7] (Controlling) und [8] (Parkplatzbewirtschaftung) der kantonalen Stellungnahme (KofU vom 15.2.2011) zu den Parkhäusern P6 Ost und P70 seien in die Plangenehmigungsverfügung zu übernehmen.

3.2.2 Verkehrslärm (Betriebsphase)

Das BAFU hält fest, die Lärmermittlung und -beurteilung von Parkierungsanlagen habe nach Anhang 6 LSV zu erfolgen. Es kommt zum Schluss, die massgeblichen Belastungsgrenzwerte würden bei der Parkhauserweiterung P6 Ost und dem neuen Parkdeck P70 überall eingehalten. Bei den Parkplätzen P9, P12-100 und P16 sei die Einhaltung der Belastungsgrenzwerte bereits bei der Umweltbeurteilung für das Provisorium nachgewiesen worden. Für das Parkhaus P64 Rohrholz und die Parkierungsanlage «The Circle» müssten die Nachweise zur Grenzwerteinhaltung gemäss UVB-Ergänzung noch in den in der Umweltberichterstattung zum Detailprojekt respektive im Rahmen des definitiven Baugesuches erbracht werden. Die Auswirkungen auf den Strassenlärm der Zufahrtswege lägen unter 1 dB und seien nicht wahrnehmbar. Damit entstünden keine weiteren Verpflichtungen für das Projekt gemäss Art. 9 LSV.

Weiter stellt es fest, dass weder im Kapitel Lärm des UVB, noch in der Ergänzung zum Parkplatzlärm Ausführungen zur Berücksichtigung von Art. 11 USG und Art. 8 Abs. 1 LSV (Vorsorgeprinzip) vorhanden seien. Die Zufahrtsstrassen wiesen gemäss UVB bereits jetzt Immissionsgrenzwertüberschreitungen auf und der Flughafen Zürich sei unbestrittenermassen eine der wichtigsten Quellen für diesen Verkehr. Das BAFU verweist diesbezüglich auf mehrere mögliche Massnahmen, wie sie z. B. im RGVK erörtert und vorgeschlagen sind. Ein wichtiges Instrument bildet diesbezüglich namentlich die Zielvorgabe von 46 Prozent für den bimodalen Modalsplit für den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Das BAFU verweist auf seinen Antrag zum Modalsplit unter dem Titel Lufthygiene und hält fest, dass weitere Massnahmen auf Grund der Vorsorge berücksichtigt werden müssten, falls im Objektblatt eine tiefere Zielvorgabe, als die vom Kanton vorgeschlagenen 46 Prozent festgelegt werden sollte. Es begründet seine Anträge mit Art. 8 LSV, Art. 11 USG (Vorsorgeprinzip und Verschärfung der Emissionsbegrenzung), wenn feststehe oder zu erwarten sei, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig würden.

3.2.3 Fazit des BAFU

Das BAFU kommt zum Schluss, mit den Erwägungen und dem Antrag zum Bereich Luft, d. h. mit der Festlegung eines Modalsplit-Ziels anstatt der Verfügung konkreter Massnahmen im Sinne der Vorsorge,

- werde auch dem Vorsorgeprinzip in der Lärmbekämpfung seines Erachtens genügend Rechnung getragen; und
- dass das geplante Gesamtvorhaben mit Verfügung der entsprechenden Auflage bundesrechtskonform sei.

3.2.4 Stellungnahme der FZAG zur Beurteilung und zu den Anträgen des BAFU

Die FZAG führt zu den Anträgen des BAFU u. a. aus, sie habe im UVB die Umweltauswirkungen in den Bereichen Luft und Lärm im Betriebszustand 2020 für einen geplanten Bestand von 24207 Flughafenparkplätzen sowie 1523 «Circle»-Parkplätzen dargestellt. Der errechnete Normbedarf für 19,5 Mio. Lokalpassagiere liege bei insgesamt 24807 Flughafenparkplätzen. Sie habe mit den eingereichten Projekten den zusätzlichen Normbedarf bereits um rund acht Prozent gekürzt. Die Forderung, das Modalsplit-Ziel von 42 Prozent für das Jahr 2020 gemäss den Anträgen des BAFU im SIL-Prozess festzulegen, sei erfüllt; die FZAG weise die Einhaltung dieses Modalsplits von 42 Prozent im Jahr 2020 mit den beiliegenden aktualisierten Berechnungen nach. Damit könne von der zuständigen Behörde festgestellt werden, dass bis zum Erreichen einer Parkplatzzahl von 24207 Flughafenparkplätzen in den jeweiligen Plangenehmigungsverfahren keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Bereiche Luft und Lärm mehr durchgeführt werden müsse.

Die FZAG nimmt weiter zur Kenntnis, dass das BAFU in der Synthese der Stellungnahme vom 13. März 2012 seine Beurteilung vom 7. Juli 2011 revidiert habe und festhalte, dass eine Globalbeurteilung in den Fachbereichen Luft und Lärm für die geplanten 7100 Flughafenparkplätze aufgrund der vorhandenen Unterlagen möglich sei und verweist darauf, dass die geforderten Modalsplit-Vorgaben im SIL-Objektblatt vorgesehen seien. Zudem habe die FZAG keine Einwände gegen die Festsetzung der SIL-Vorgaben.

3.3 *Stellungnahme des Kantons Zürich*

Die kantonale Stellungnahme zur UVP erfolgte durch die BD unter Federführung der KofU. Auf der Basis der Annahmen, die für den UVB zur 5. Bauetappe herangezogen worden waren, stellen die Fachstellen der BD eigene Bedarfsberechnungen an und kommen, je nach Methode und Fachstelle, zu unterschiedlichen Ergebnissen, die aber alle deutlich unter den von der FZAG beantragten Zahl liegen. Sie verlangen zudem die grundsätzliche Festlegung eines spezifischen Parkplatzbedarfs pro Mio. Lokalpassagiere und einer entsprechenden Etappierung der Parkplatzerstellung. Die KofU kommt zusammenfassend zu folgender Schlussfolgerung: «Für die prognostizierten jährlichen 19,5 Mio. Lokalpassagiere im Jahr 2020 resultiert somit ein Bedarf von ca. 19200 (17100 + 2100) Parkplätzen. Der spezifische Parkplatzbedarf für die 2,8 Mio. zusätzlichen Lokalpassagiere beträgt 750 Parkplätze pro Mio. Lokalpassagiere.»

Diese Annahmen dienen der KofU sodann für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit, namentlich der Aspekte Luftreinhaltung und Verkehrslärm. Zusammenfassend stellt sie fest: «Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge (d. h. im Wesentlichen ihrer eigenen Berechnung des Parkplatzbedarfs) kann das Vorhaben aus Sicht Lufthygiene und Verkehrslärm umweltverträglich realisiert werden.»

3.4 *Einsprachen*

Der VCS stellt in seiner umfangreichen Eingabe den Hauptantrag, [1] die Plangenehmigungen für den Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen Zürich seien zu verweigern.

Er begründet seinen Antrag u. a. wie folgt:

- a) Der Flughafen Zürich sei als Einzelanlage wohl der grösste Luftverschmutzer im ganzen Land. Der Anteil des Flughafens als Einzelanlage liege bei den NO_x-Emissionen im Kanton Zürich bei 9 Prozent, während beispielsweise die gesamte Gruppe Industrie und Gewerbe im ganzen Kanton Zürich mit einer Vielzahl von Betrieben lediglich auf 13 Prozent komme. Der Flughafen Zürich sei landesweit einer der ganz wenigen übermässigen Emittenten im Sinne von Art. 5

und Art. 9 Abs. 1 LRV. Entsprechend sei für dessen Sanierung zu sorgen. Natürlich verursache der Flugbetrieb einen Grossteil dieser Belastungen, aber auch der landseitige Verkehr des Flughafens trage mit knapp 1 Prozent an den gesamten NO_x-Emissionen im ganzen Kanton Zürich und mit einem Anteil von mehr als 1 Prozent an den Feinstaubemissionen einen beträchtlichen Anteil zu der unzulässig hohen Schadstoffbelastung bei. Die Mehrbelastungen beim landseitigen Verkehr dürften nicht unter Hinweis auf die vergleichsweise gewaltige Belastung durch den Luftverkehr als vernachlässigenswert eingestuft werden und auch der Flughafen Zürich müsse zu den Lufthygienezielen beitragen. Statt aber die landseitigen Umweltbelastungen aus dem Betrieb des Flughafens zu reduzieren und die Anlage im landseitigen Bereich umweltrechtlich zu sanieren, würden die Umweltbelastungen mit vorliegendem Projekt in unzulässiger Art und Weise noch einmal verstärkt. Bedingt durch technische Verbesserungen im Fahrzeugbereich werde ohne Projekte sei bis 2020 eine Verringerung bei den NO_x-Belastungen zu erwarten, die Realisierung der Projekte werde dann aber zu einer deutlichen Zunahme im Einzugsgebiet führen. Die Ausbauprojekte präjudizierten deshalb die bisher schon nicht genügende lufthygienische Massnahmenplanung in unzulässiger Weise. Es fehle die notwendige Koordination mit der kantonalen Massnahmenplanung Lufthygiene und eine flughafenspezifische lufthygienische Massnahmenplanung, welche die diesbezüglichen Vorgaben von USG und LRV umsetze. Die Plangenehmigung in den vorliegenden Fällen sei zu verweigern.

- b) Bei der kantonalen Vorgabe betreffend Modalsplit-Ziel des Zusatzverkehrs schliesslich handle es sich um ein Ziel, das gesamtkantonal gelte. Überdurchschnittliche oder gar übermässige Emittenten müssten auch überdurchschnittliche Sanierungsbeiträge leisten. Massgebend sei dafür nicht irgendein abstraktes Modalsplit-Ziel, sondern vielmehr die konkreten umweltrechtlichen Vorgaben der Immissionsgrenzwerte der LRV, welche überall eingehalten werden müssten. Dementsprechend seien Massnahmen notwendig, welche die lokale Überschreitung der Immissionsgrenzwerte bis zu deren Einhaltung reduzierten.
- c) Nach dem zweistufigen Konzept des Umweltschutzgesetzes seien Emissionen zunächst unabhängig von der bestehenden Umweltbelastung im Rahmen der Vorsorge so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar sei. Die Emissionsbegrenzungen würden verschärft, wenn feststehe oder zu erwarten sei, dass die Einwirkungen unter Berücksichtigung der bestehenden Umweltbelastung schädlich oder lästig würden. Verschärfte Emissionsbegrenzungen könnten grundsätzlich unabhängig von ihrer wirtschaftlichen Zumutbarkeit angeordnet werden. Ein Ausbau der Parkierungsanlagen am Flughafen Zürich könne im Sinne einer verschärften Emissionsbeschränkung nicht zugelassen werden.

Weiter macht der VCS geltend,

- der Ausbau der Parkierungsanlagen zwingt die öffentliche Hand dazu, weitere Strassenausbauten zu realisieren. Damit schüfe das Projekt ein Präjudiz für kostspielige Investitionen im Strassenverkehr, die ihrerseits neuen Verkehr erzeugen würden;
- während in der Vergangenheit mehr oder weniger laut über eine Zufahrtsbeschränkung mit einem Mautsystem nachgedacht worden sei, fänden sich solche Überlegungen nun nicht mehr, was unverständlich sei und;
- Einkaufs- und Gastronomiebetriebe seien überdimensioniert und stimmten mit dem Zweck der Flughafenanlage nicht überein. Der Ausbau der Kommerzflächen mit der 5. Bauetappe habe das Verkehrsproblem verschärft, das nun mit dem Ausbau der Parkierungsanlagen scheinbar gelöst werden solle.

Von Seiten BFO und AGZN wird vorgebracht, die Gesamtbeurteilung in der UVB-Zusammenfassung, nach der

- der geplante Ausbau der Parkierungsanlagen für den ordnungsgemässen Betrieb des Flughafens notwendig sei und;
- der induzierte Zusatzverkehr zu keinen übermässigen Belastungen des Verkehrssystems führe,

sei «eine Zumutung, denn – was habe ein Kommerz-Zentrum ‹Circle› mit dem ordnungsgemässen Betrieb des Flughafens zu tun und wo und wie solle der Zusatzverkehr, speziell in den Spitzenzeiten, abgewickelt werden?»

3.5 *Stellungnahme der FZAG zu den Anträgen des Kantons und des VCS*

Zu den Anträgen der BD äussert sich die FZAG wie folgt: «Die Fachstellen der Bau- und Verkehrsdepartement gehen von der Annahme aus, die mit dem Bundesgerichtsurteil vom 8. Dezember 2000 rechtskräftig genehmigten 17 107 Parkplätze müssten für 16,7 Mio. Lokalpassagiere ausreichen. Diese Annahme ist falsch. Wie oben bereits ausgeführt worden ist, muss gemäss Verfügung des BAZL vom 15. Oktober 2008 bei einer das Bewirtschaftungskontingent von 17 107 Parkplätzen überschreitenden Anzahl neu geplanter Parkplätze eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, welche auf einer neuen an das vorläufige Betriebsreglement angepassten Luftverkehrsprognose beruht. Mit dem Verweis auf die neue, an das vorläufige Betriebsreglement angepasste Luftverkehrsprognose erklärt das BAZL implizit die alte Luftverkehrsprognose und die damit im Zusammenhang stehenden Annahmen und Bedarfsberechnungen als überholt und hebt diese als Grundlage für alle zukünftigen Verfahren auf. Sollte das UVEK im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren dem Argument der kantonalen Fachstellen folgen und als Basis der neuen Umweltverträglichkeitsprüfung die Annahmen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung der 5. Bauetappe als Grundlage nehmen, so würde sich zukünftig in Bezug auf Infrastrukturausbauten je nach Projekt die Frage stellen, ob im konkreten Fall auf die Luftverkehrsprognose aus dem Bewilligungsverfahren der 5. Bauetappe oder auf diejenige aus dem SIL

abzustellen sei. Wie dieses Beispiel zeigt, ist mit der Luftverkehrsprognose zum SIL die Prognose aus der 5. Baustaple und die damit zusammenhängende Bedarfsberechnung in Bezug auf die Infrastrukturanlagen gegenstandslos geworden.»

Die FZAG zieht folgendes Fazit: «Da die Ausführungen der Baudirektion zum Bedarfsnachweis auf einer falschen Grundlage bzw. nachweislich falschen Annahmen beruhen, ist das Ergebnis dieser Berechnungen im vorliegenden Verfahren unbeachtlich.»

Die FZAG stellt ihrerseits den Antrag, die Einsprache des VCS ist vollumfänglich abzuweisen (vgl. Ziffer A.4.8.4); zu den Vorbringen von BFO und AGZN äussert sie sich nicht mehr.

3.6 *Würdigung der Stellungnahmen und Einsprachen zur UVP*

3.6.1 Argumente und Anträge der Baudirektion

Die Fachstellen der Baudirektion gehen offensichtlich davon aus, das bewilligte Kontingent von 17 107 Parkplätzen gelte unverrückbar, bis die Zahl von 16,72 Mio. Lokalpassagieren erreicht worden sei.

Dem ist zu entgegnen, dass sich die Verhältnisse, die den Prognosen für die 5. Baustaple zugrunde lagen, in der Zwischenzeit effektiv verändert haben. Für die neue Berechnung des Parkplatzbedarfs ist richtigerweise auf die aktuellsten zur Verfügung stehenden Grundlagen abzustellen.

Das BAZL hat für den Fall, dass sich ein Bedarf für die Erhöhung des Parkplatzkontingents abzeichne, konsequenterweise verlangt, dass im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Erstellung und Bewirtschaftung zusätzlicher Parkplätze eine neue, umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, die sämtliche flughafenbezogenen Parkplätze umfassen und auf einer neuen, an die Flugverkehrsprognose des vorläufigen Betriebsreglements angepassten Prognose des Passagierolumens beruhen müsse. (vgl. Ziffer A.1.2).

Für die beantragten Parkplatzerweiterungen sind folgende Punkte wichtig:

1. Es ist grundsätzlich zulässig, neue Parkplätze zu beantragen.
2. Für solche Vorhaben ist eine neue UVP zu erstellen, die sich auf die aktuellsten verfügbaren Grundlagen abzustützen hat.
3. Für die Frage der Genehmigungsfähigkeit solcher Vorhaben kommt der Umweltverträglichkeitsprüfung, bzw. der Prüfung der Vorhaben und ihrer Auswirkungen auf Konformität mit der bundesrechtlichen Umweltschutzgesetzgebung, eine zentrale Bedeutung zu.

Da erst mit den Entscheiden zur 5. Bauetappe eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung verlangt und eingeführt wurde, konnte für die UVP zur 5. Bauetappe sehr viel weniger auf gesichertes Know-How über die tatsächliche Nutzung der Flughafen-Parkplätze zurückgegriffen werden, die UVP musste daher in sehr viel grösserem Mass auf Annahmen beruhen, als sie es heute kann. Auch betreffend Mobilitätsverhalten liegen erst aufgrund der Modalsplit-Erhebungen, die ebenfalls mit der 5. Bauetappe eingeführt wurden, genauere Erkenntnisse vor. Eine UVP, gestützt auf die veralteten Annahmen aus der 5. Bauetappe, hätte den bundesrechtlichen Anforderungen nicht genügt.

Die Fachstellen der BD stellen in ihren eigenen Berechnungen indessen als Grundlage auf die Annahmen ab, die der UVP für die 5. Bauetappe zugrunde gelegt worden waren und knüpfen ihre Forderungen nach Kontingentierung bzw. Beschränkung der bewilligbaren Parkplätze nach eben diesen Regeln an die Entwicklung der Lokalpassagierzahlen. Sie halten daher an einem Bewirtschaftungskontingent von 17107 Parkplätzen bis zur Erreichung von 16,7 Mio. Lokalpassagiere fest.

Unter diesen Voraussetzungen kommen sie zum Schluss, dass «mit den im Projekt vorgeschlagenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge das Vorhaben aus Sicht der Lufthygiene und des Verkehrslärms umweltverträglich realisiert werden kann.»

Dieses Fazit wird indessen allein aufgrund der eigenen Berechnungen und einer sich daraus ergebenden Reduktion des Parkplatzbedarfs gezogen. Eine Auseinandersetzung mit der im Gesuch effektiv beantragten Anzahl Parkplätze oder mit den im UVB ausgewiesenen Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und der sich daraus ergebenden Umweltbelastung findet allerdings nicht statt.

Im vorliegenden Plangenehmigungsverfahren hat das UVEK aber zu prüfen, ob die *beantragten Vorhaben* genehmigungsfähig sind. Es hat sich daher zwingend mit den eingereichten Unterlagen auseinanderzusetzen. Die Fachstellen der BD haben die Reduktion der Parkplätze jedoch zur Prämisse für ihre Prüfung gemacht und die Stellungnahme der BD ist daher nicht geeignet, die Umweltverträglichkeit der im Gesuch effektiv beantragten Anzahl Parkplätze zu überprüfen. Da im vorliegenden Fall aber ohnehin das BAFU die zuständige Umweltfachbehörde im Sinn von Art. 12 Abs. 2 UVPV ist, kann die UVP-Beurteilung der Vorhaben dennoch erfolgen.

Bei der UVP ist somit auf die Stellungnahmen des BAFU vom 6. Juli 2011 und vom 13. März 2012 abzustellen. Die Anträge der BD jedoch sind – soweit sie sich auf ihre eigenen Berechnungen des Parkplatzbedarfs stützen – im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

3.6.2 Ergebnisse der UVP und zu verfügende Auflagen

Das UVEK kommt gestützt auf die Stellungnahmen des BAFU zu folgendem Ergebnis:

1. Die UVP bezieht sich in den übergeordneten Umweltbereichen Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) auf die ursprünglich beantragte Gesamtzahl 8683 Parkplätze (7100 Flughafen- und 1583 «Circle»-Parkplätze).
2. Das Gesamtvorhaben kann aufgrund der eingereichten Unterlagen für die Umweltbereiche Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) abschliessend beurteilt werden. Das Gesamtvorhaben erfüllt unter den in den Erwägungen genannten Auflagen die bundesrechtlichen Anforderungen unter den Aspekten Lufthygiene und Lärm; für die Vorhaben P70, P64 sowie P9, P12-100 und P16 ist bis zu einer Parkplatzzahl von 24207⁵² keine neue UVP durchzuführen. Festzuhalten ist, dass auch ein allfälliger Standortwechsel für das Parkhaus vom Rohrholz ins Gebiet Oberhau mit dem UVB zu den insgesamt beantragten Parkierungsanlagen grundsätzlich abgedeckt ist, da sich die Auswirkungen auf die übergeordneten Bereiche Lufthygiene und Lärm sowie auf das übergeordnete Verkehrssystem nicht wesentlich ändern. Vorbehalten bleibt die Prüfung von Detailfragen durch das BAFU. Die allenfalls nötige Anpassung der Unterlagen muss und kann im Verlauf der Projektierung mit den zuständigen Fachstellen geklärt werden.
3. Aufgrund der Beurteilung der Projekt-Auswirkungen auf Lärm und Lufthygiene ergeben sich keine rechtlichen Gründe, die gegen die Realisierung der Vorhaben sprechen.
4. Die Anträge des Kantons auf Reduktion der Parkplätze erweisen sich als nicht stichhaltig und sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

Der Antrag des BAFU bezüglich der Zielvorgaben für den Modalsplit wurde bereits im Abschnitt Raumplanung erwähnt, ebenso derjenige betreffend Controlling und Parkplatzbilanz. Der Antrag betreffend Controlling ist jedoch im Sinne der BAFU-Stellungnahme betreffend Vorsorgemassnahmen zu ergänzen, falls – wider Erwarten – im SIL-Objektblatt tiefere Modalsplit-Zielwerte festgesetzt würden. Der vom BAFU erwähnte Antrag der KofU betreffend Bewirtschaftung wird sinngemäss übernommen.

Es ist somit festzustellen, dass:

1. das Gesamtvorhaben aufgrund der eingereichten Unterlagen für die Umweltbereiche Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) abschliessend beurteilt wird;
2. bis zu einer Parkplatzzahl von 24207 für die Vorhaben P6 Ost, P70, P64 (Standort Rohrholz oder Oberhau) sowie P9, P12-100 und P16 keine neue UVP für die Bereiche Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) durchzuführen ist;
3. die FZAG zu verpflichten ist, zusammen mit den übrigen Planungsträgern von Bund, Kanton und Gemeinden nach geeigneten Massnahmen im Sinne der Vor-

⁵² Berechnung: 17 107 + 7 100 = 24 207

- sorge zu suchen und diese umzusetzen, falls im Objektblatt eine tiefere Modalsplit-Zielvorgabe, als die vom Kanton vorgeschlagenen 46 Prozent festgelegt werden sollte;
4. die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen sind; und
 5. weiterführende Anträge im Sinne der Erwägungen abzuweisen sind.

3.6.3 Einsprache des VCS

Es ist unbestritten, dass der Betrieb des Flughafens Zürich zu grossen Schadstoffemissionen führt. Das ist nicht zuletzt eine Folge der Rolle des Flughafens als wichtigste Drehscheibe der Schweiz im internationalen Luftverkehr, wie sie im Konzeptteil des SIL festgesetzt ist. Wie das Bundesgericht festgehalten hat, ist das USG kein Verhinderungs- sondern ein Massnahmengesetz. Das Gericht hielt – bezogen auf eine schon früher vom VCS beantragte Reduktion der Flughafenparkplätze – fest, dass eine solche nicht das ideale Mittel zur Verringerung des MIV sei und wies die Beschwerde des VCS in der Folge ab.

Beim Flughafen wurden – gestützt auf den Massnahmenplan des Kantons Zürich – in der Vergangenheit bereits verschiedenen Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen getroffen und werden weiter getroffen. Dazu gehören zum Beispiel die emissionsabhängigen Landetaxen, der Einsatz von schadstoffarmen GPU⁵³, der vermehrte Einsatz von Erdgasfahrzeugen und, beim landseitigen Strassenverkehr, die konsequente Bewirtschaftung der Parkplätze und die Festlegung eines Modalsplit-Zieles.

Mit den auf das RGVK abgestimmten Modalsplit-Zielen für 2020 und 2030 werden in der vorliegenden Verfügung die wesentlichen Massnahmen nach dem kantonalen Massnahmenplan übernommen.

Art. 18 der Luftreinhalteverordnung schreibt vor, dass die Behörde im Sinne der Vorsorge bei Verkehrsanlagen alle technisch und betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Massnahmen anordnet, mit denen die vom Verkehr verursachten Emissionen begrenzt werden können. Der Flughafen ist eine Verkehrsanlage und der landseitige Verkehr ist eine direkte Folge des Flugverkehrs. Massnahmen zur Reduktion der Emissionen aus dem landseitigen Verkehr sind deshalb auch immer eine Massnahme zur Reduktion der Emissionen der Verkehrsanlage Flughafen. Mit der Anordnung eines Modalsplit-Zieles für 2020 (42 Prozent ÖV-Anteil), wie es das RGVK vorsieht, ist das Vorsorgeprinzip erfüllt (bei der Formulierung des Modalsplit-Zieles wurde auch der «Circle» mit einberechnet). Dieses Modalsplit-Ziel liegt über dem kantonalen Durchschnitt für verkehrsintensive Anlagen und trägt der grossen Bedeutung des Flughafens und der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen

⁵³ GPU: Ground Power Unit

Verkehr Rechnung. Im Ergänzungsbericht von Teamverkehr vom 22. Dezember 2011, S. 5, wird dargelegt, dass dieses Ziel mit den beantragten Parkplätzen erreicht kann.

Der durch den Flughafen verursachte Strassenverkehr ist nur eine von verschiedenen NO_x -Quellen in der Umgebung des Flughafens. Zwar ist auch 2020 in der Umgebung des Flughafens Zürich entlang stark befahrener Strassen mit Überschreitungen des NO_2 -Jahresmittelgrenzwertes zu rechnen, der Beitrag des Ausbaus der neuen Parkierungsanlagen ist mit 6.2 t /a (Gesamtverkehr 255 t /a) im Regionalperimeter dafür aber nicht entscheidend. Die Verkehrsprognosen des RGVK rechnen mit einem stetigen Verkehrswachstum, wobei der Anteil des Flughafenverkehrs allerdings unterproportional wächst. Dank strengeren Abgasvorschriften werden nach Auskunft des BAFU die Luftschadstoffemissionen des Verkehrs auch nach 2020 weiter zurückgehen, wenn auch in geringerem Ausmass.

Die Vorwürfe, es fehle die notwendige Koordination mit der kantonalen Massnahmenplanung Lufthygiene bzw. der Ausbau der Parkierungsanlagen präjudiziere diese, sind somit unbegründet. Im Übrigen ist auf die Erwägungen unter Ziffer C.2. und C.3. zu verweisen.

Weiter ist festzuhalten, dass

- gemäss den Verkehrsprognosen im RGVK die Kapazitäten auf dem Strassenetz auch mit der Schaffung der neuen Parkplätze ausreichen (vgl. Ziffer C.2.11);
- die FZAG wie bereits erwähnt ein neues Vorfahrtenkonzept mit Bewirtschaftung erarbeitet und das entsprechende Plangenehmigungsgesuch eingereicht hat; und
- trotz der vorhandenen rechtskräftig genehmigten Kommerzflächen das im Rahmen der 5. Bauetappe verfügte Modalsplit-Ziel nicht nur erreicht, sondern deutlich übertroffen wurde und im Bereich Einkauf und Gastronomie keine nennenswerte Zunahme zu erwarten ist⁵⁴.

Zu den Ausführungen des VCS zur Berechnung der Parkplatzzahlen ist auf die ausführlichen Erwägungen dazu unter Ziffer C.2.7 oben zu verweisen.

Neben dem Hauptantrag stellt der VCS eine Reihe Eventualanträge:

- [1.1] Es sei das aktuelle Verfahren so zu ergänzen, dass alle Parkplätze, die direkt oder indirekt dem Betrieb des Flughafens dienen, erfasst und koordiniert bewilligt werden.

⁵⁴ Bericht «Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen Flughafen Zürich», teamverkehr, 1.9.2010, S.13f

Mit der vorliegenden Verfügung wird nicht isoliert über das Projekt P6 Ost entschieden, sondern es wird im Gesamtzusammenhang mit den beantragten Ausbauten der Parkierungsanlagen gestellt. Sowohl bei der UVP als auch bei der Beurteilung der Kapazitäten auf dem Verkehrsnetz werden auch die mittlerweile von der Stadt Kloten rechtskräftig bewilligten «Circle»-Parkplätze berücksichtigt. Der Antrag ist somit weitgehend erfüllt.

- [1.2] Es sei sicher zu stellen, dass nur so viele Parkplätze effektiv genutzt werden können, wie dem realen Zuwachs an Lokalpassagieren des Flughafens entsprechen.

Über die Vorhaben wird jeweils mit einer Plangenehmigung entschieden. Insbesondere beim P64 wird der Bedarf vor Baubeginn nochmals zu belegen sein. Auch dieser Antrag kann somit im Wesentlichen als erfüllt betrachtet werden.

- [1.3] Es sei sicherzustellen, dass die Parkplätze, die im Laufe des Baufortschritts aufgehoben werden und/oder über keine rechtsgültige Bewilligung mehr verfügen, rechtlich und tatsächlich auch aufgehoben werden. Darüber ist von einer unabhängigen Stelle ein Controlling zu führen.

Mit der regelmässigen Erhebung des Modalsplits hat die FZAG dem Kanton zukünftig die Unterlagen gemäss seiner Anforderungen zum Verkehrscontrolling zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört jeweils auch eine Parkplatzbilanz, die über die erstellten und genutzten Parkplätze Auskunft gibt (vgl. Ziffer C.2.3.5). Unter diesen Voraussetzungen ist eine zusätzliche Controlling-Stelle nicht erforderlich; auch dieser Antrag ist als erfüllt zu betrachten.

- [1.4] Es sei die formelle und materielle Koordination der Plangenehmigungsverfahren der einzelnen Teilprojekte zu gewährleisten.

Mit dem gewählten Vorgehen, nach welchem mit der ersten Plangenehmigung für ein Teilprojekt auch die übergeordneten Bereiche der UVP (Lärm und Luftthygiene) sowie die Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung für alle Teilprojekte geprüft werden, wird der Anspruch an die formelle und materielle Koordination der Verfahren sichergestellt; der Antrag ist somit erfüllt.

- [1.5] Es seien vollständige Sachverhaltsabklärungen zu treffen und damit die Grundlagen für eine rechtsgenügende UVP zu treffen.

Mit den eingereichten Berichten hat die Gesuchstellerin die gesetzlichen Anforderungen, die an Gesuchsunterlagen sowohl in formeller als auch in materieller Hinsicht gestellt werden, erfüllt. Das BAFU als zuständige Umweltschutzfachstelle hat festgestellt, dass die UVP auf dieser Grundlage möglich ist. Dem An-

trag ist somit genüge getan.

- [1.6] Es sei mit einem überarbeiteten Parkplatzbewirtschaftungskonzept die Funktionstüchtigkeit der Flughafenanlage zu gewährleisten.

Der Flughafen verfügt über ein ausgereiftes Parkplatzbewirtschaftungskonzept inkl. Parkleitsystem sowohl für Besucher als auch für Mitarbeiter. Auch dieser Antrag ist erfüllt.

Fazit:

Da die Eventualanträge mit vorliegender Verfügung weitgehend erfüllt werden, ergeben sich weder zusätzliche Auflagen oder Bedingungen noch ergeben sich Gründe, die der Erteilung der Plangenehmigung entgegenstehen. Da eine Plangenehmigung unter diesen Voraussetzungen nicht verweigert werden kann (vgl. Ziffer B.1.2.3), ist die Einsprache des VCS abzuweisen.

3.7 *Zusammenfassendes Fazit zu Raumplanung und UVP*

Aufgrund der obigen Erwägungen unter Ziffern C.3 (Raumplanung) und C.4 (Umweltverträglichkeit) und den Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden können, ist festzustellen, dass – unter Berücksichtigung der zu verfügenden Bedingungen und Auflagen – durch die geplanten Vorhaben keine bundesrechtlichen Vorschriften verletzt werden und die Plangenehmigung unter diesen Aspekten erteilt werden kann.

Es ist somit weiter zu prüfen, ob sich andere Gründe finden, die trotzdem eine ganze oder teilweise Verweigerung der Plangenehmigung nötig machen.

4. Weitere Anträge

4.1 *Weitere Anträge des Kantons Zürich*

4.1.1 **Parkleitsystem und Parkplatzreserven**

Weiter beantragt der Kanton, die FZAG habe die benötigten Parkplatzreserven und deren Bewirtschaftung durch ein optimiertes Parkleitsystem zu belegen (Antrag [2]).

Dazu führt die FZAG im Erläuterungsbericht vom 22. Dezember 2011 aus, der Flughafen verfüge heute schon über ein ausgereiftes Parkleitsystem für die Gesamtanlage, pro Parkhaus und pro Etage. Die Elemente dieses Parkleitsystems seien für jeden Benutzer sehr gut sichtbar und würden von ihnen offensichtlich auch verstan-

den. Dieses System führe die Benutzer vom Butzenbuelring zu den einzelnen Parkhäusern und innerhalb der Parkhäuser auf Etagen mit freien Parkplätzen, wo der Fahrer dann selbständig noch einen freien Platz finden müsse. Eine Führung durch ein Leitsystem auf diesem letzten Abschnitt würde zwar den Komfort erhöhen, aber nicht die Auslastung. Zusätzlich Sorge ein weniger gut sichtbares Mitarbeiterparkplatz-Managementsystem dafür, dass bei aufkommender Parkplatzknappheit die Mitarbeiter nicht mehr in die zentralen Parkhäuser einfahren könnten, sondern auf weiter entfernte Parkplätze ausweichen müssten. Dieses System werde von der permanent besetzten Leitzentrale aus aufgrund von Erfahrungswerten gesteuert.

Zur Frage, ob in der Spitzenstunde am Tag mit der zehnt-höchsten Auslastung eine Quote von 15 Prozent freien Parkplätzen angemessen sei oder nicht, hält der Kanton Zürich in seiner zweiten Stellungnahme fest, EWP habe in seinem Prüfbericht eine fünf-prozentige Reserve als ausreichend postuliert und auch in seiner aktuellen Stellungnahme eine Reserve von 15 Prozent als «mehr als zumutbar» beurteilt. Als Beitrag zur Lösung der Parkplatz-Knappheit weise EWP darauf hin, dass es den Touristen, um die es an Spitzentagen hauptsächlich gehe, zuzumuten sei, genügend Zeit einzuplanen, um bei voll belegten Parkhäusern am Flughafenkopf peripher gelegene Anlagen anfahren zu können. Dieser Auffassung könne nur zum Teil gefolgt werden. Teamverkehr weise zu Recht darauf hin, dass es, zumindest für Flugpassagiere und Besucher, eine «Produktdifferenzierung» zwischen dem Angebot an Parkierungsgelegenheiten am Flughafenkopf und den dezentralen Anlagen brauche und dass die beiden Systeme nicht in einem Pool betrieben werden könnten (Bericht Teamverkehr vom 22. Dezember 2011, S. 8 ff.). Anders verhalte es sich bei den Angestellten. An Spitzentagen würden diese mit dem «Überlaufmodell» zum vornherein oder allenfalls kurzfristig in dezentrale Anlagen verdrängt. Das dürfte am Tag der zehnt-höchsten Belastung mit Sicherheit der Fall sein.

Zur Reserve-Bewirtschaftung in den zentralen Parkhäusern führt der Kanton sodann aus, es sei unbestritten, dass es – gerade in Spitzenzeiten – unmöglich sei, dass jeder Parkplatz jederzeit belegt ist. Dies aus dem Grund, dass es eine gewisse Zeit dauere, bis ein frei gewordener Parkplatz von einem neuen Kunden «entdeckt» und wieder belegt worden sei. Auch einem ausgeklügelten Leitsystem seien hier Grenzen gesetzt. Die Grösse der notwendigen Reserve dürfte demnach einen Zusammenhang mit dem Umfang des ein- und ausfahrenden Verkehrs in der Spitzenstunde aufweisen. In diesem Zusammenhang seien die betrieblichen Erfahrungen der FZAG notwendig, um die diesbezüglich notwendige «Manövriermasse» plausibel nachzuweisen. Auch Teamverkehr verweise auf diese Erfahrungen. [...] Fazit: Der Umfang der nötigen Reserven an Parkplätzen sei näher zu belegen. Dies könnte u. U. mittels Bezifferung des ein- und ausfahrenden Verkehrs in der Spitzenstunde dargelegt werden.

Die FZAG hält dazu fest, der vom Kanton vorgeschlagene Ansatz zur Plausibilisie-

rung der Reserven erscheine ihr durchaus sinnvoll. Die Plausibilisierung könne allerdings nur für das Jahr 2011 erfolgen, weil die notwendigen Daten nicht länger gespeichert würden. Basis der Berechnungen seien die 12000 zentralen Flughafenparkplätze, die mit Schranken bewirtschaftet werden. Am Bemessungstag 2011 fanden in der Tagesspitzensunde um die Mittagszeit rund 1000 Ausfahrten statt. Dies bedeutet, dass ca. 1000 Parkplätze, also acht Prozent, erst in der Tagesspitzensunde frei geworden seien. Die verbleibende, eigentliche Reserve entspreche also etwa sieben Prozent. Trotz der Tatsache, dass der Verkehr im Jahr 2011 bereits etwas höher gewesen sei als im sonst verwendeten Basisjahr 2009, zeige dieser Plausibilitätscheck doch, dass die kritisierten Reserven nicht übermässig hoch sind und Verkehrsprobleme auf dem übergeordneten Strassennetz nur in Kombination mit einer aktiven Bewirtschaftung verhindert werden könnten.

Angesichts dieses Sachverhalts erscheint hinreichend belegt, dass keine übermässigen Reserven bestehen und die Parkplätze effektiv und effizient bewirtschaftet werden. Auch dieser Antrag des Kantons kann daher als erfüllt betrachtet werden.

4.1.2 Etappierung

Von verschiedener Seite wird beantragt, der Bau der Parkierungsanlagen habe in Etappen zu erfolgen. Der Kanton Zürich verlangt, der Bewilligungsbehörde und dem Kanton sei vor Plangenehmigung und danach vor Baubeginn jedes Projekts ein Etappierungskonzept zum Bau und zur Inbetriebnahme zusätzlicher Parkplätze zur Stellungnahme einzureichen (Antrag [3]).

Mit dem gewählten Vorgehen mit separaten Plangenehmigungen zu den einzelnen Vorhaben ist die Etappierung bereits sichergestellt. Zudem wird mit der Auflage, vor Ausführung des P64 sei der Bedarf nochmals zu überprüfen, die Abstimmung auf das effektive Lokalpassagierwachstum sichergestellt. Der Antrag, dass nach Erteilung der Plangenehmigung vor Baubeginn nochmals ein Etappierungskonzept vorzulegen sei, ist abzuweisen.

4.1.3 Verkehrskonzept

Schliesslich beantragt der Kanton, die FZAG sei anzuweisen, ihm vor Plangenehmigung ein Verkehrskonzept zur Stellungnahme einzureichen, das die für eine sichere Leistungsfähigkeit der A51 im Planungshorizont 2020 notwendigen verkehrlichen Massnahmen darlegt und die Wirkungen dieser verkehrlichen Massnahmen auf den Verkehrsfluss und die Umweltbereiche Lärm und Luft auf den Staatsstrassen aufzeigt (Antrag [4]).

Die FZAG hat diese Anforderungen mit den eingereichten Gesuchsunterlagen sowie mit den Anpassungen der Verkehrsführung mit der Projektänderung des «Circle»

bereits erfüllt. Im RGVK wird bestätigt, dass das Verkehrssystem Butzenbüel und A51 der Belastung durch den zusätzlichen Verkehr gewachsen sein wird. Der Antrag ist somit im Sinne der Erwägungen zum vorliegenden Entscheid abzuweisen.

4.2 *Weitere Anträge der Gemeinde Rümlang*

Der Antrag [1] (Vereinbarkeit des Ausbaus der Parkierungsanlagen mit dem Vernehmlassungsentwurf der Baudirektion vom 3. Juli 2009 zur Änderung des Planungs- und Baugesetzes) ist abzuweisen, da gegebenenfalls das kantonale Recht zu berücksichtigen ist. Für ein bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren würde es hingegen zu weit führen, wenn kantonale Vernehmlassungsentwürfe berücksichtigt werden müssten.

Zum Antrag [2] (Ausbau erst bewilligbar, wenn das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigt werden kann) beantragt die FZAG, er sei abzuweisen, da vom Zeitpunkt der Erteilung der Plangenehmigung bis zur Inbetriebnahme eines neuen Parkhauses mit mindestens zwei Jahren, im Falle eines Rechtsmittelverfahrens mit mindestens vier Jahren zu rechnen sei.

Der Argumentation der FZAG kann gefolgt werden, der Antrag ist abzuweisen.

Zum Antrag [3] (vermehrt ganzjährige Nutzung der provisorisch bewilligten Aussenparkplätze, wenn sie definitiv bewilligt werden und Verlegung der Mitarbeiterparkplätze auf diese) ist anzumerken, dass es – falls sie definitiv bewilligt werden, kaum saisonalen Nutzungsbeschränkungen geben wird. Zudem liegen die Personalparkplätze schon heute oft an den für Passagiere und Besucher unattraktiven Orten.

Der Antrag – soweit nicht bereits erfüllt – ist abzuweisen.

Auf die Anträge [4] bis [9] der Gemeinde Rümlang betreffend Kapazitäten des Verkehrsnetzes, Verkehrsführung sowie Verlegung des P64 wurde bereits eingegangen, sie sind im Sinne der Erwägungen abzuweisen.

Je zwei weitere Anträge betreffen schliesslich das Bauprojekt P70 und den «Circle». Auf diejenigen zum P70 wird im Abschnitt E. eingegangen und auf die zum «Circle» wird hier nicht eingetreten, da sie im vorliegenden Verfahren nicht von Belang sind.

Fazit:

Die Anträge aus der Stellungnahme der Gemeinde Rümlang werden – soweit darauf eingetreten werden kann und sie nicht bereits erfüllt sind – im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

4.3 Anträge der FZAG

Aufgrund der Stellungnahmen und Einsprachen präzisierte die FZAG ihre Anträge zum Verfahrensablauf betreffend

- abschliessende UVP des Gesamtvorhabens bezüglich Luftreinhaltung und Lärm;
- Etappierung und Bewirtschaftungskontingent; und
- Erteilung der Plangenehmigungen

wie folgt:

- [1] Mit der ersten Plangenehmigung habe das UVEK festzustellen, dass die UVP für sämtliche bis ins Jahr 2020 geplanten Flughafenparkplätze durchgeführt worden sei und die Erstellung von insgesamt 24207 Flughafenparkplätzen ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung in den Bereichen Lufthygiene und Verkehrslärm bewilligt werde.
- [2] Die Plangenehmigungen P6 Ost und P70 seien im Jahr 2012 gestützt auf die eingereichten Unterlagen zu erteilen. Gleichzeitig sei das Bewirtschaftungskontingent auf 20166 Flughafenparkplätze zu erhöhen.
- [3] Die Plangenehmigung für die definitive Nutzung der Parkplätze P9, P12-100 und P16 sei im Jahr 2012 zu erteilen. Gleichzeitig sei das Bewirtschaftungskontingent auf 21166 Parkplätze zu erhöhen.
- [4] Die Plangenehmigung für das Langzeitparking P64 sei nach Einreichung der ergänzenden Unterlagen zu erteilen und das Bewirtschaftungskontingent gleichzeitig auf 24207 Flughafenparkplätze zu erhöhen.

Zu diesen Anträgen der Gesuchstellerin ist Folgendes festzuhalten:

1. Dem Antrag [1] kann im Sinne der Erwägungen zum Gesamtvorhaben grundsätzlich entsprochen werden.
2. Die Plangenehmigungen für die Vorhaben P6 Ost und P70 können mit der vorliegenden Verfügung erteilt und das Bewirtschaftungskontingent entsprechend erhöht werden; vorbehalten bleiben die Bedingungen und Auflagen, die sich aus der projektspezifischen Beurteilung in den nachfolgenden Abschnitten D. (P6 Ost) und E. (P70) ergeben.
3. Über die definitive Genehmigung der offenen Parkplätze P9, P12-100 und P16 kann vorläufig nicht entschieden werden; der Antrag [3] ist im Sinne der Erwägungen abzuweisen und das Verfahren ist zu sistieren.
4. Auch dem Antrag [4] kann nur insofern entsprochen werden, als dass auch das P64 im Sinn der Erwägungen grundsätzlich genehmigungsfähig ist. Für die Beurteilung des konkreten Bauvorhabens fehlen allerdings zum heutigen Zeitpunkt noch wesentliche Unterlagen. Das Verfahren ist daher bis zur Einreichung des überarbeiteten und komplettierten Dossiers zu sistieren.

5. Fazit des UVEK zum Gesamtvorhaben

Unter Berücksichtigung der Anträge aus den Stellungnahmen und Einsprachen kommt das UVEK gestützt auf obenstehende Erwägungen zu folgendem Fazit:

5.1 *Gesuchsunterlagen*

Die eingereichten Gesuchsunterlagen, namentlich die vorgelegten Verkehrsberichte und die Ergänzungen dazu, der UVB sowie die Baugesuchsunterlagen für die Projekte P64 und P70 genügen den Anforderungen sowohl in formeller wie in materieller Hinsicht. Die Aussagen und Angaben in den Berichten und Plänen sind nachvollziehbar und plausibel, die Prüfung der Gesamtvorhaben unter den Aspekten Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) sowie die vollständige Prüfung der beiden konkreten Bauprojekte sind somit anhand der eingereichten Unterlagen möglich.

5.2 *Raumplanerische Abstimmung*

Die Vorhaben tangieren den Flugbetrieb nicht, sie haben keine Auswirkungen auf das Betriebsreglement des Flughafens und stellen somit keine kapazitätserweiternden Infrastrukturen des Flughafens dar. Sie präjudizieren daher die Festsetzungen im noch ausstehenden SIL-Objektblatt nicht, sind aber mit dem vorliegenden Entwurf und den Planungsgrundlagen des Kantons Zürich abgestimmt.

Die Vorhaben liegen alle im SIL-Perimeter gemäss Objektblatt-Entwurf vom 16. August 2010. Die Perimeter wurde weder in der öffentlichen Mitwirkung noch in der Ämterkonsultation zum Objektblatt bestritten; die Koordination in diesem Punkt darf als abgeschlossen gelten.

Die Modalsplit-Ziele und Berechnungsmethodik für die Jahre 2020 und 2030 sind zwischen Bund, Kanton und FZAG abgestimmt. Die Gesuchsunterlagen zeigen, dass das Modalsplit-Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil für das Jahr 2020 mit den geplanten Parkplätzen erreicht werden kann. Es ist vorgesehen, im kantonalen Richtplan und im SIL-Objektblatt für das Jahr 2030 ein Modalsplit-Ziel von 46 Prozent ÖV-Anteil festzulegen; die FZAG hat zugesichert, sich nicht gegen diese Festsetzungen zu wehren.

Die Verkehrsmodellberechnungen sowohl des RGVK als auch der Gesuchsunterlagen zeigen, dass das regionale Verkehrsnetz dem zusätzlichen Verkehr gewachsen ist.

Unter den zu verfügbaren Auflagen erfüllen die Vorhaben somit die raumplanerischen Anforderungen; die Genehmigungen können auch ohne definitives SIL-Objektblatt erteilt werden.

5.3 *Umweltverträglichkeit*

Die UVP in den übergeordneten Bereichen Lufthygiene und Lärm ist für die Vorhaben P6 Ost, P70, P64 (Standorte Rohrholz oder Oberhau) sowie P9, P12-100 und P16 und bis zu einer Gesamtzahl von 24207 Parkplätzen erfolgt; vorbehalten bleiben Ergänzungen des BAFU zu Detailfragen.

Gestützt auf die Stellungnahmen des BAFU wird festgestellt, dass die Gesamtvorhaben unter den Aspekten Lufthygiene und Lärm (Betriebsphase) unter den zu verfügbaren Auflagen bundesrechtskonform sind; dies gilt auch für eine allfällige Verschiebung des P64 vom Rohrholz in das Gebiet Oberhau.

Für die Teilvorhaben P6 Ost und P70 sind sowohl die UVP als auch die bauliche Projektprüfung vollständig erfolgt.

5.4 *Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens*

Aus bundesrechtlicher Sicht spricht somit nichts Grundsätzliches gegen die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens.

Es ist aber ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die erfolgte UVP für das Gesamtvorhaben in den Bereichen Verkehrslärm und Lufthygiene für die Betriebsphase eine zwingend notwendige, aber noch keine hinreichende Voraussetzung für die Genehmigung der Vorhaben P64 und P9/P12-100/P16 ist. Die Erstellung neuer bzw. der Weiterbetrieb nur vorläufig genehmigter Parkplätze bedarf in jedem Fall einer vollständigen UVP; alle Parkplätze innerhalb des jeweils zulässigen Bewirtschaftungskontingents bedürfen einer entsprechenden Plangenehmigung.

Die Verfahren für die Projekte P64 sowie P9, P12-100 und P16 bleiben pendent. Die Gesuche sind im Sinne der Erwägungen zu vervollständigen respektive zu überarbeiten und dem BAZL zuhanden des UVEK auf dem ordentlichen Weg einzureichen; die UVP in den noch nicht geprüften Bereichen erfolgt im Rahmen der jeweiligen PGV. Der Bedarf für die Erhöhung des Bewirtschaftungskontingents ist jeweils auszuweisen.

5.5 *Genehmigungsfähigkeit der Projekte P6 Ost und P70*

Die beiden Projekte P6 Ost und P70 sind aufgrund der Prüfung des Gesamtvorhabens unter Vorbehalt der projektspezifischen Prüfung und unter Verfügung der entsprechenden Auflagen genehmigungsfähig.

D. Projektspezifische Erwägungen P6 Ost

1. Materielles

1.1 *Umfang der Prüfung*

Für das P6 Ost liegen alle Unterlagen für eine vollständige Projektprüfung vor, sie lagen zusammen mit allen anderen Unterlagen ordnungsgemäss öffentlich auf und die Fachstellen von Bund, Kanton und Gemeinden nahmen dazu Stellung. Da sich die eingereichten Einsprachen auf das Gesamtvorhaben beziehen, wurden sie oben bereits behandelt.

In der Folge werden die projektspezifischen Teile des Gesuchs P6 Ost und die entsprechenden Anträge der angehörten Fachstellen behandelt.

1.2 *Begründung*

Eine Begründung für die Erweiterung des P6 mit einem östlichen Anbau liegt vor (vgl. Ziffer A.2.2.2 oben).

1.3 *Unterlagen P6 Ost*

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit folgenden Beilagen:

- Projektbeschrieb mit den Kapiteln Organisation/Adressen, Grundlagen Parkhaus 6 – Erweiterung Ost, Tragwerkbeschrieb – Normen, Foundation und Baugrube, Tragwerk – technischer Aufbau, Verkehr/Tiefbau;
- Parkplatzbilanz (Bestand P6 mit Erweiterungen Süd und Ost);
- Kennwerte nach SIA⁵⁵;
- Energienachweis Lüftungstechnische Anlagen;
- Visualisierung;
- Verweis auf den übergeordneten UVB;
- Verweis auf die übergeordneten Verkehrsberichte;
- Nachweis GEP⁵⁶-Konformität;
- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide;
- Neue Wegfahrten P6 Ost⁵⁷ inkl. technischer Beschrieb und 2 Pläne;
- Planmappe 1: Grundrisspläne G0–G11 inkl. Dach, 1:500;
- Planmappe 2: Schnitt und Fassade, 1:500;
- Planmappe 3: Brandschutz, 1:500;

⁵⁵ SIA: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

⁵⁶ GEP: Genereller Entwässerungsplan

⁵⁷ Nach der Genehmigung der Wegfahrtbrücke verbleibt noch die Ausfahrt aus dem G2 in Richtung Norden.

- Planmappe 4: Sanitär/Entwässerung, Lüftung und Elektro, Sicherheitsbeleuchtung, 1:500.

1.4 *Beschrieb P6 Ost*

Das Vorhaben umfasst gemäss Gesuchsangaben eine Erweiterung des P6 mit einer Kapazität von 2817 Parkplätzen, davon 469 unterirdische, auf den Geschossen G0 bis G11.

Dem Projektbeschrieb sind folgende Angaben zu entnehmen:

- **Konstruktion:** Die Hauptträger werden in Querrichtung des Gebäudes angeordnet. Aus konstruktiven Gründen werden die Sekundärträger als einfacher Balken ausgebildet, entweder als Stahlbau mit Betonfertigteilen oder als Stahl-Beton-Verbundbau. Das Stützenraster ist den Planunterlagen zu entnehmen. Die Zwischendecken, die gleichzeitig auch die Bodenplatten sind, sind mittragend in einer Stahl-Beton-Verbundbauweise ausgebildet. Die fachgerechte Ausbildung der Knoten führt zu einem erdbebensicheren Gebäude.
- **Fundation:** Bei der vorgesehenen Ausbildung mit einem Untergeschoss (Geschoss G0) kommen die Fundamente durchwegs im harten Kies zu liegen, in den höhere Lasten abgetragen werden können. Ggf. ist eine Mischfundation vorzusehen, um Setzungsdifferenzen zwischen dem bestehenden und dem Erweiterungsbau auf ein zulässiges Mass zu beschränken.
- **Grundwasser:** Das bestehende Gebäude wie auch die Erweiterungen tangieren den mittleren Grundwasserspiegel in der Regel nicht. Die gesamte Bodenplatte liegt deutlich über dem mittleren Grundwasserspiegel. Für das AWEL ist massgebend, dass höchstens zehn Prozent in den mittleren Grundwasserspiegel hinein gebaut wird, was nur bei wenigen Vertiefungen wie Liftunterfahrten der Fall sein wird und keine zehn Prozent ausmachen wird. Reichen solche Einbauten in den mittleren Grundwasserspiegel, werden Umströmungshilfen vorgesehen (sandig-kiesige Hinterfüllungen mit deutlich höherem k-Wert als der des anstehenden Untergrunds).
- **Baugrube, Altlasten:** Der Bereich der künftigen Baugrube ist nicht im Kataster der belasteten Standorte eingetragen, ein Verdacht auf Altlasten besteht nicht. Ein Grundwasserhöchststand von ca. 426,0 m. ü. M kann die Bauausführung tangieren. Entsprechend wird eine lokale Wasserhaltung vorzusehen sein, die bei Bedarf eingesetzt werden kann. Aufgrund eines Variantenstudiums und der Tatsache, dass sich im Bereich der umgelegten Flughafenstrasse⁵⁸ ein unterirdischer Kanal (Altbach) verläuft, wird der Baugrubenverbau durch eine einfach rückverankerte Rühlwand ausgebildet. Ein zusätzlicher Vorteil dieser Variante ist, dass Deformationen des Baugrubenverbaus und damit Schäden an der neu erstellten Flughafenstrasse minimiert werden können.

⁵⁸ Plangenehmigung des UVEK vom 21. Juni 2010

- Die **Fassade** besteht aus geschosshohen Aluminiumpaneelen (evtl. in verschiedenen Breiten), die in zufälliger Abfolge, aber immer mit einer Distanz von 12 cm aneinandergereiht werden. Die Zwischenräume gewährleisten die natürliche Belüftung. Feuerpolizeilich vorgegeben ist der «Lochanteil»; 25 Prozent der Fassadenfläche müssen offen bleiben, damit eine natürliche Durchlüftung und Entrauchung gewährleistet ist. Baupolizeilich muss die Fassade die Absturzsicherheit der Parkhausbenutzer gewährleisten (maximale Breite der Öffnungen 12 cm), damit nicht ein zusätzliches Geländer nötig wird. Der Aufprallschutz wird mit Drahtseilen, wie in den bestehenden Parkhäusern, gewährleistet.
- Die zusätzliche **Dachfläche** der Erweiterung Ost beträgt ca. 7600 m²; sie wird extensiv begrünt.
- **Brandschutz, Feuerlösch- und Meldeanlagen:** Die Hauptbrandabschnittsbildung, die Ausgestaltung der Fluchtwege und Fluchttreppenhäuser wurden mit der GVZ vorbesprochen und sind in die Gesuchspläne eingeflossen. Das Brandschutzkonzept wird auf das gesamte P6 (Bestand, Erweiterung Süd und Erweiterung Ost) ausgelegt. Es umfasst insgesamt eine Fläche von rund 17600 m². Der Brandschutz basiert auf dem Konzept mit 25 Prozent unverschliessbarer Fassadenöffnung in den Geschossen G2–G11. Das Geschoss G1 weist einen umlaufenden Licht- und Lüftungsschlitz auf. Das Geschoss G0 ist geschlossen und wird demzufolge gesondert behandelt. Die Geschosse G1–G11 werden jeweils in zwei Hauptbrandabschnitte geteilt. Das Geschoss G0 ist in vier Hauptbrandabschnitte geteilt (zwei Bestand, je einer Erweiterungen P6 Süd und P6 Ost). Jeder Hauptbrandabschnitt weist mehrere Fluchttreppenhäuser auf. Die mittig innenliegenden Treppenhäuser werden als Sicherheitstreppenhäuser ausgebildet. Sie verfügen über eine Rauchschutzdruckanlage, welche mit einer teilüberwachten Brandmeldeanlage gesteuert wird. Im Geschoss G0 bedarf es einer mechanischen Entrauchungsanlage. Alle Treppenhäuser weisen Brandschutzschleusen auf. Im gesamten Parkhaus sind zusätzlich Handfeuerlöschgeräte vorgesehen. Das Brandschutzkonzept wird von einem Brandschutzexperten ausgearbeitet und vor Baubeginn eingereicht. Die Brandmeldeanlage (BMA) kann für die erforderlichen Ausbauten erweitert werden. Die Geschosse 2–11 benötigen einen Teilschutz (Treppenhäuser und geschlossene Räume, ausser Nasszellen). Die Geschosse 0 und 1 müssen aufgrund der dreiseitig geschlossenen Fassade mit einer Vollschutz-BMA ausgebildet werden.
- **Sanitär:** Im Brandschutzkonzept des Spezialisten enthalten (in den Treppenhäusern sind Trockensteigleitungen geplant). Eine Kanalisation für häusliches Schmutzabwasser (WC-Anlagen) ist zur Zeit nicht geplant, da keine diesbezüglichen Einbauten vorgesehen sind (solche sind im P6-Bestand vorhanden).
- **Entwässerung:** Das Regenabwasser vom Dach (extensiv begrünt) wird im «Pluvia-Entwässerungssystem» (Unterdrucksystem) via horizontalen Sammelleitungen und Fallsträngen und bauseitiger Kanalisation in den Altbachkanal in der Flughafenstrasse geleitet. Das Schmutzabwasser (Tropfwasser) der gedeckten Parkflächen G0, G1 und G2 wird via Fallstränge und Kanalisation unter der Bo-

denplatte den beiden Abwasserhebeanlagen im G0 zugeführt. Von dort wird das Schmutzabwasser über Pumpendruckleitungen und die bauseitige Kanalisation in die neu gebaute Schmutzabwasser-Kanalisation D 800 in der Flughafenstrasse geleitet. Soweit gebäudetechnisch möglich, wird das anfallende Tropfwasser der Geschosse G3 bis G11 über hochliegende Sammelleitungen in freiem Gefälle in die Kanalisation abgeleitet. Die zusätzlich anfallenden Wassermengen wurden mit den Verantwortlichen des Projektes «Begradigung Flughafenstrasse» abgeglichen und in der Planung berücksichtigt. Für das G0 ist eine Sprinkleranlage geplant. Die dazu nötigen Löschwasserrückhalte-Massnahmen sind im Plan aufgeführt.

- **Werkleitungen:** Grundsätzlich werden sämtliche Werkleitungen, die zum jetzigen Zeitpunkt unmittelbar vor dem bestehenden Parkhaus P6 liegen, verlegt.
- **Heizungen, Kamine:** Es werden keine neuen Heizungen realisiert.
- **Beleuchtung:** In der Mitte der Fahrbahnen werden Leuchentragschienen, an Kettenpendel abgehängt, installiert. Wie im bestehenden Teil werden Nassleuchten eingesetzt, damit die Verschmutzung äusserlich erfolgt und die Reinigung vereinfacht werden kann. Die Leuchten werden je nach Tages- und Betriebszeit Leuchten ein- und ausgeschaltet.
- **Förderanlagen:** Neben den bestehenden bzw. den mit der Erweiterung P6 Süd zusätzlich genehmigten werden nochmals weitere vier Personenlifte an der Nordseite des heutigen P6 erstellt, von denen einer als Warenlift ausgelegt ist. Die bestehenden Lifte auf der Ostseite werden nach Norden verschoben.
- **Verkehrskonzept:** Die Analysen im Rahmen des Konzeptes zur Erweiterung P6 Ost berücksichtigen die übergeordnete landseitige Verkehrsführung sowie die Erschliessung der Parkhäuser. Die Kapazität der alten und neuen Rampe innerhalb des Parkhauses ist für den Endzustand inklusive der Erweiterungen ausreichend. Die Hauptzufahrt in das Parkhaus P6 erfolgt auch künftig über die «Spinne» und die im Jahre 2007 neu eröffnete Zufahrtsbrücke direkt in das Geschoss G4. Vom Geschoss G4 aus werden über die vorhandene resp. in der Erweiterung Ost neu zu erstellende Wendelrampe («Spindel») die gewünschten Geschosse im Bestand und der Erweiterung Ost angefahren. Die Ausfahrt erfolgt über die neu zu erstellende Wegfahrbrücke, angeschlossen im Geschoss 5 der Erweiterung Süd auf den Butzenbuelring. Eine weitere Ausfahrt Richtung Norden führt aus dem Geschoss G2 auf die verlegte Flughafenstrasse in Richtung Schaffhausen. Die vorgeschlagene Verkehrsführung stellt die Funktion des gesamten P6 sicher. Ebenso könnten Teilbereiche anderweitig genutzt oder separat bewirtschaftet werden, ohne dass die gesamte Organisation umgestellt werden müsste. Zu nennen ist eine separate Bewirtschaftung von Teilbereichen mit Abschränkungen. Für die Erweiterung wird entsprechend der VSS-Norm SN 640 291a die Komfortstufe B vorgesehen. Damit werden eine Parkfeldbreite von 2,5 m und eine -länge von 5,0 m sowie eine Fahrgasse mit einer Breite von 5,0 m umgesetzt.

1.4.1 Bausumme

Die Bausumme wird mit Fr. 91 000 000.– veranschlagt.

1.5 Eigentumsverhältnisse

Eigentümerin der Parzelle Nr. 3139.13 ist nach Angaben im Gesuch die FZAG⁵⁹.

1.6 Spezifische Stellungnahmen zum Teilprojekt Erweiterung P6 Ost

Folgende projektspezifischen Stellungnahmen zum P6 Ost liegen vor:

- BD, KofU, Beurteilung des UVB, Erweiterung P6 Ost, 15.2.2011 mit folgenden Anhängen:
 - Anhang 1: BD, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Erweiterung P6 Ost, 3.2.2011;
 - Anhang 2: Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), Erweiterung P6 Ost, 28.1.2011;
 - Anhang 3: Amt für Landschaft und Natur, Fachstelle Naturschutz (FNS), Erweiterung P6 Ost, 1.2.2011;
 - Anhang 4: Amt für Landschaft und Natur, Fachstelle Bodenschutz, Ausbau der Parkierungsanlagen / P6 Ost, 16.11.2010;
 - Anhang 5: Amt für Wirtschaft und Arbeit, Erweiterung P6 Ost und Parkdeck P70 Werkhof, Stellungnahme zum UVB, 21.1.2011 (Lauf-Nr. 218155);
- Stadt Kloten, Antrag für Baurechtsentscheid, Erweiterung P6 Ost, 14.2.2011;
- Gemeinde Rümlang, Stellungnahme zum Ausbau der Parkierungsanlagen, 11.1.2011;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, Auflagen zum Arbeitnehmerschutz, P6 Ost und Parkdeck P70 Werkhof, 11.3.2011 (Lauf-Nr. 220737);
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Abt. Einsatzplanung Flughafen Zürich (im Folgenden SRZ), Erweiterung P6 Ost, 27.1.2011;
- Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ), Erweiterung P6 Ost, 28.1.2011;
- Zollstelle Zürich-Flughafen, Erweiterung P6 Ost, 14.1.2011;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 7.1.2011;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, 31.1.2011;
- Kantonale Meldestelle / Zonenschutz, Erweiterung P6 Ost, 20.5.2010.

⁵⁹ Der Kanton Zürich ist Eigentümer der Parzellen-Nrn. 5880 und 5893. Diese werden für die genehmigte Wegfahrbrücke aus dem P6 Süd beansprucht (vgl. Ziffer A.2.4.4 oben); für das P6 Ost sind sie nicht von Belang.

1.7 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Die Skyguide und der Zonenschutz des Flughafens haben die Unterlagen geprüft und erheben keine Einwände, sie weisen aber darauf hin, dass für Bauinstallationen, insbesondere Baukräne, die erforderlichen Gesuche auf dem üblichen Weg beim Zonenschutz bzw. der kantonalen Meldestelle einzureichen und auch der Skyguide zur Begutachtung vorzulegen seien; die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

Das BAZL verzichtete auf eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinn von Art. 9 VIL.

1.8 *Stellungnahme der FZAG zu den weiteren Anträgen der Fachstellen*

Zu den beantragten konkreten Bauauflagen der Fachstellen äussert sich die FZAG in ihren Stellungnahmen mit wenigen Ausnahmen nicht explizit. Es kann somit angenommen werden, dass sie dazu keine Einwände hat. Wo nichts anderes vermerkt ist, werden die Anträge daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

1.9 *Bauliche Anforderungen*

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz (Luftreinhaltung auf Baustellen, Baulärm, Baustellenentwässerung, Bauabfälle etc.) sind umzusetzen, sofern im vorliegenden Entscheid nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Bauinstallationsplan inkl. Kranstandorte, Strassenzustandsprotokoll, Entwässerungsprojekt, Baustellen-Entwässerungskonzept, Foundations- und Baugrubenplan), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

Die von den Bauwerken betroffenen Pläne, auch für Werkleitungen, Zäune etc., sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 21 ihrer Stellungnahme vom 14. Februar 2011 (Beilage 1) sind Bestandteil derselben und einzuhalten.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

Diese Anforderungen werden als Auflagen in den Entscheid übernommen.

1.10 *Revisionspläne*

Beim Projekt Erweiterung P6 Ost handelt es sich um ein Grossprojekt, das im Verlaufe des Verfahrens weiterentwickelt und abgeändert wurde (z. B. Anordnung und effektive Anzahl Parkplätze). Um sicherzustellen, dass alle Fachstellen über die richtigen Pläne zur tatsächlich erfolgten Bauausführung verfügen, ist ihnen nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzusprechen. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

1.11 *Anträge zur Sicherheit von Zoll und Kantonspolizei*

Die Zollstelle Zürich-Flughafen hat gegen das Vorhaben keine Einwände.

Die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei weist darauf hin, dass die Zufahrt für die Interventionsfahrzeuge der Blaulichtorganisationen zu den Parkierungsanlagen jederzeit zu gewährleisten sei und verweist weiter auf die Stellungnahme der VTA.

1.12 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

Die VTA der Kantonspolizei hat keine grundsätzlichen Einwände gegen den Ausbau der Parkierungsanlagen, da mit dem Ausbau zusätzliche Parkplatzsuchfahrten vermindert werden könnten. Konkrete Auflagen ergeben sich nicht.

Die VTA macht jedoch verschiedene Bemerkungen, die vor allem die Verkehrsführung auf dem Butzenbüel (Verflechtungsstrecken, Fahrstreifenwechsel etc.) betreffen. Mit der Anpassung der Erschliessung «Circle» wurde diesen Hinweisen mindestens teilweise Rechnung getragen. Da es sich beim Butzenbüelring aber um eine öffentliche Strasse handelt, sind die Möglichkeiten zur direkten Einflussnahme der FZAG sehr beschränkt. Umgekehrt können dem Kanton als Strasseneigentümer mit dem vorliegenden Entscheid keine Auflagen verfügt werden.

Das TBA/Strasseninspektorat, Unterhaltsregion I, stellt verschiedene Anträge:

- Vor Baubeginn sei zwecks Abklärung der Bauzufahrt, der Bauinstallation, der Signalisation, des Fussgängerschutzes etc. mit der Unterhaltsregion I Kontakt aufzunehmen. Deren Anordnungen seien verbindlich.
- Vor Baubeginn sei der Unterhaltsregion I ein detaillierter Bauinstallationsplan 1:500 in zweifacher Ausfertigung zur Genehmigung vorzulegen.
- Vor Baubeginn müsse zuhanden der Unterhaltsregion I ein Strassenzustandsprotokoll aufgenommen werden. Dieses bildet die Grundlage zur Ermittlung allfälliger Schäden nach der Bauvollendung.
- Die Baugrube sei so zu erstellen und zu überwachen, dass weder die Verkehrssicherheit noch die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt würden. Sofern nicht explizit verlangt, seien diesbezüglich aber keine Unterlagen abzugeben.
- Anpassungsarbeiten an das Staatsstrassengebiet, welche zu Lasten der Bauherrschaft gehen, seien im Einvernehmen mit der Unterhaltsregion I vorzunehmen. Anfang und Ende der Arbeiten seien ihr zu melden.
- Die örtliche Baubehörde werde gestützt auf § 24 Abs. 2 BVV eingeladen, die Unterhaltsregion I zur abschliessenden Baukontrolle und -abnahme beizuziehen.
- Allfällig durch Transportfahrzeuge verunreinigte Fahrbahnen des Butzenbüelrings seien sofort zu reinigen. Im Unterlassungsfall werde die Reinigung auf Kosten der Bauherrschaft durch das Tiefbauamt angeordnet (§ 27 Abs. 1 StrG⁶⁰). Fehlbare können überdies mit Busse bestraft werden (§ 42 StrG).

Diese Anträge sind unbestritten und werden als Auflagen übernommen.

1.13 Brandschutz

Die Stadt Kloten stellt unter Ziffer 13 ihrer Stellungnahme vom 14. Februar 2011 (Beilage 1) zahlreiche feuerpolizeiliche Anträge, die unbestritten als Auflagen zu übernehmen sind.

Das AWA beantragt unter den Ziffern 8 und 9 seiner Stellungnahme vom 11. März 2011 (Beilage 2) Auflagen zu Fluchtwegen sowie Türen und Toren. Auch diese sind

⁶⁰ StrG: Strassengesetz des Kantons Zürich

einzuhalten.

SRZ formuliert unter den Ziffern 1 bis 8 ihrer Stellungnahme vom 27. Januar 2011 (Beilage 3) verschiedene Anträge betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Brandfallsteuerung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen. Die Anträge von SRZ sind einzuhalten; die Beilage 3 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die Umsetzung der oben genannten Brandschutzmassnahmen wird verfügt.

Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und SRZ abzusprechen; eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

1.14 Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf das ArG⁶¹, die ArGV 3⁶², Art. 82 UVG⁶³ und die VUV⁶⁴. Es stellt in seiner Stellungnahme vom 11. März 2011 eine Reihe von Bedingungen und Anträgen zum Arbeitnehmerschutz. Dabei wurden die Auflagen betreffend Fluchtwege (Ziffern 8 und 9) unter dem Titel Brandschutz weiter oben subsumiert.

Das AWA ersucht darum, auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen. Weiter beantragt es, ihm sei die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen. Diese nicht bestrittenen Anträge werden als Auflagen übernommen (Ziffern 1 bis 3).

Die weiteren Auflagen betreffen:

- Dächer und Oberlichter (Ziffern 4 und 5);
- zulässige Bodenbelastungen (Ziffer 6);
- Treppen und Geländer (Ziffer 7);
- Notbeleuchtung (Ziffer 10);
- natürliche und künstliche Raumlüftung (Ziffer 11);
- Gebäudeunterhalt (Ziffer 12);
- Arbeitsmittel (Ziffer 13) und;
- Personen- und Lastenaufzüge (Ziffer 14).

⁶¹ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG); SR 822.11

⁶² Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (ArGV 3: Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

⁶³ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (Unfallversicherungsgesetz, UVG); SR 832.20

⁶⁴ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung, VUV); SR 832.30

Die Forderungen des AWA wurden nicht bestritten und die Beilage 2 wird Bestandteil des vorliegenden Entscheids. Die entsprechende Auflage wird verfügt.

1.15 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Die BKZ beantragt in ihrer Stellungnahme vom 28. Januar 2011, es sei ein Konzept für die rollstuhlgängigen Parkplätze vorzulegen, in dem deren Lage und Anzahl nach Parkplatzbenutzerkategorien ausgewiesen werde. Für die Dotierung und Ausführung sei die Norm SIA 500⁶⁵ massgebend. Weiter verlangt die BKZ, dass die übrigen, aus den Plänen noch nicht ersichtlichen, für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevanten Belange der genannten Norm entsprächen.

Die FZAG legte der BKZ ein entsprechendes Konzept vor. Am 1. Mai 2012 äusserte sich die BKZ per E-mail dazu; am 8. Mai 2012 leitete die FZAG dieses an das BAZL weiter. Die BKZ hält darin fest, dass sie dem Vorschlag der FZAG zustimme, 15 behindertengerechte Parkplätze im Parkhaus P6 anzuordnen. Die rollstuhlgängigen Parkplätze müssten nicht zwingend alle auf der gleichen Ebene, aber möglichst nahe der Liftanlage sein und bei der Zufahrt zu den Parkhäusern müsse signalisiert werden, wo sich die rollstuhlgängigen Parkplätze befänden.

Die Stadt Kloten verlangt, den Aspekten des behindertengerechten Bauens gemäss den Vorschriften des BehiG⁶⁶, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen; vor Baubeginn sei ein Konzept mit den rollstuhlgängigen Parkplätzen einzureichen.

Die Anträge der BKZ und der Stadt Kloten sind im Sinn der obigen Erwägungen umzusetzen; die entsprechenden Auflage werden verfügt; die definitive Lage der Behindertenparkplätze im P6 (inkl. Erweiterungen Süd und Ost) ist spätestens mit den Revisionsplänen nach Abschluss der Bauarbeiten auszuweisen.

1.16 *Projektspezifische UVP P6 Ost*

Grundlage für die folgenden Abschnitte bildet im Wesentlichen die Stellungnahme der KofU vom 15. Februar 2011 inkl. der Anhänge 1 bis 4, sowie diejenigen des BAFU vom 7. Juli 2011 und 13. März 2012.

⁶⁵ Norm SIA 500: Hindernisfreie Bauten (2009)

⁶⁶ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); SR 151.3

1.16.1 Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation

Das AWEL führt in seiner Stellungnahme vom 3. Februar 2011 aus, dass das Vorhaben mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge aus der Sicht des Gewässerschutzes umweltverträglich realisiert werden kann.

Konkret beantragen KofU bzw. AWEL:

- Die Entwässerung der geplanten Parkhaus-Erweiterung P6 Ost ist auf den überarbeiteten GEP Flughafen Zürich (2009) auszulegen. Dabei sind die Entwässerungsgrundsätze gemäss Art. 7 GschG⁶⁷ (Versickerungsmöglichkeiten, Retentionsmassnahmen) zu berücksichtigen und im Detailprojekt darzustellen.
- Die Auswirkungen der voraussichtlich zusätzlichen Regen- und Schmutzwassermengen aus dem Bauvorhaben auf die bestehenden Regen- und Schmutzwasser-Kanalsysteme wie Retentionsfilterbecken bzw. die ARA Kloten-Opfikon sind abzuschätzen, im Entwässerungsprojekt «Erweiterung Parkhaus P6 Ost» aufzuzeigen und dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, vor Erteilung der Plangenehmigung vorzulegen.
- Im Projektperimeter ist der Zustand der bestehenden Kanäle mit Kanalfernsehen aufzunehmen und der allfällige Handlungsbedarf (Ersatz, Sanierung) zwecks Werterhalt darzulegen.

Weiter beantragt das AWEL, folgende Grundlagen seien zu beachten:

- Norm SN 592000 «Liegenschaftsentwässerung», VSA⁶⁸ 2002 inkl. Update 2008;
- «Richtlinie Regenwasserentsorgung», VSA 2002 inkl. Update 2004 und 2008;
- «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung», AWEL 2005;
- «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen» BAFU 2002;
- Norm 431 «Entwässerung von Baustellen», SIA 1997.

Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme für den Bereich Entwässerung und beantragt die Umsetzung obiger Anträge.

Auch die Stadt Kloten beantragt, rechtzeitig vor Baubeginn sei ein detailliertes Kanalisationsprojekt einzureichen.

Diese Anträge des AWEL bzw. der Stadt Kloten wurden nicht bestritten und sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

Weiter beantragt Kloten, die Dachfläche sei wie vorgesehen zu begrünen. Dieser

⁶⁷ GSchG: Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz); SR 814.20

⁶⁸ VSA: Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute

Antrag ist mit der generellen Auflage, nach der das Vorhaben gemäss den bewilligten Plänen auszuführen sei, abgedeckt.

1.16.2 Grundwasserschutz

Das AWEL führt in seiner Stellungnahme vom 3. Februar 2011 aus, der natürliche mittlere Grundwasserspiegel variere von ca. 424,8 m ü. M. im Nordwesten bis ca. 425,6 m ü. M. im Südosten des Erweiterungsbaus. Der Höchsthochwasserspiegel dürfte ca. 2,0 m bis 2,5 m höher liegen. Gemäss der Versickerungskarte liege der zehnjährliche Grundwasserspiegel auf der Ostseite des Erweiterungsbaus auf ca. 427,8 m ü. M. Die im UVB sowie im Projektbeschrieb aufgeführten Koten für den Mittel- und Höchsthochwasserstand seien zu tief angenommen worden. Die Erweiterung des Parkhauses P6 Ost sehe zwei Untergeschosse vor, welche das Niveau des bestehenden Parkhauses übernähmen. Während die Bodenplatte über dem mittleren Grundwasserspiegel liege, kämen Vertiefungen (z. B. Fundamentverstärkungen oder Liftunterfahrten) zum Teil unter den Mittelwasserstand zu liegen. Bezüglich der Mächtigkeit der Fundamentverstärkungen lägen unterschiedliche Angaben vor. Im Widerspruch zu den Gesuchsunterlagen solle das Gebäude gemäss dem von der Bauherrschaft am 13. Dezember 2010 nachgereichten «Gesuchsformular Grundwasser» mit Pfählen fundiert werden. Das Pfahlfundationskonzept entspreche jedoch den Submissionsplänen für das Projekt Erweiterung Süd des Parkhauses P6. Entgegen den Angaben im UVB sei für den Endzustand die natürliche Grundwasserdurchflusskapazität mit Ersatzmassnahmen für den Höchsthochwasserstand zu erhalten und nicht für den mittleren Grundwasserspiegel. Ein konkretes Ersatzmassnahmen-Konzept liege noch nicht vor. Entlang der Flughafenstrasse solle die Baugrubensicherung mit einer einfach rückverankerten Rühlwand erfolgen. Im Osten und Westen könne eine freie Böschung erstellt werden. Konkrete Planunterlagen lägen noch nicht vor (die im Projektbeschrieb Abschnitt «4.3 Baugrube» dargestellten Schnitte seien Ausschnitte aus einem Plan für das Projekt «P6 Erweiterung Süd»). Da die Verankerungen unter den Hochwasserspiegel zu liegen kämen, seien diese mit Sackankern zu erstellen. Die Rühlwand sei unterhalb des Hochwasserspiegels so zu perforieren, dass die natürliche Grundwasserdurchflusskapazität erhalten bleibe. Zur Grundwasserabsenkung sei eine offene Wasserhaltung mit einer maximal installierten Pumpenleistung von 2000 l/min vorgesehen (Dauer 20 Wochen). Das abgepumpte Grundwasser werde in die Schmutzwasserkanalisation abgeleitet. Das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser sei gemäss § 14 der Gebührenverordnung zum WWG⁶⁹ gebührenpflichtig. Die effektiven Gebühren würden anhand des eingereichten Pumpenprotokolls berechnet.

Das AWEL stellt fest, aufgrund seiner Erwägungen könnten in Anlehnung an die Vollzugshilfe «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutzzonen»

⁶⁹ WWG: Wasserwirtschaftsgesetz des Kantons Zürich

des AWEL vom Juni 2003 die wasser- und die gewässerschutzrechtliche Zustimmung sowie die gewässerschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung bzw. die diesbezügliche Zustimmung (§ 70 WWG, Art. 19 GSchG, Anhang 4 Ziffer 211 Abs. 2 GSchV⁷⁰, Anhang Ziffer 1.5.3 BVV⁷¹) mit Nebenbestimmungen erteilt werden.

Folgende Planungsgrundlagen und Anträge des AWEL seien zu beachten:

- Vollzugshilfe «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutz-zonen», AWEL 2003;
- allgemeine Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen vom Dezember 2004, für die Dimensionierung der Tragsicherheit des Bauwerks sei der unbeeinflusste Höchstgrundwasserstand zu berücksichtigen;
- die Ersatzmassnahmen zur Gewährleistung der vollständigen Grundwasser-durchflusskapazität für Bauteile unterhalb des unbeeinflussten Höchstgrundwasserstandes seien mit entsprechend durchlässigem kiesigem Material auszuführen. Das entsprechende Ersatzmassnahmen Konzept sei vor Erteilung der Plangenehmigung dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Zustimmung einzureichen;
- vor Erteilung der Plangenehmigung sei dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, der Fundationsplan zur Zustimmung einzureichen;
- unterhalb des Hochwasserspiegels seien die Rückverankerungen der Rühlwände mit Sackankern zu erstellen sowie die Rühlwände so zu perforieren, dass die natürliche Grundwasser-Durchflusskapazität erhalten bleibt. Vor Erteilung der Plangenehmigung sei dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, der Baugrubenplan zur Zustimmung einzureichen;
- Sofern ein Bericht über die Baugrundverhältnisse vorliege, sei dieser dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Kenntnisnahme einzureichen;
- für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser seien gemäss § 14 der Gebührenverordnung zum WWG derzeit, vorbehältlich einer neuen Gebührenordnung, folgende Gebühren zu entrichten:
 - a. Bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen bis 1000 l/min: Fr. 4.20 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr;
 - b. bei einer Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen von über 1000 l/min: Fr. 2.10 pro l/min der Höchstleistungsfähigkeit und Jahr, zusätzlich Fr. 17.60 pro 1000 m³ geförderten Wassers.

Fehlten Messeinrichtungen, so werde die geförderte Wassermenge aufgrund der Höchstleistungsfähigkeit der Entnahmeverrichtungen im Dauerbetrieb errechnet. Die Gebühren würden pro rata temporis erhoben. Sie betrügen in jedem einzelnen Fall jedoch mindestens Fr. 300.–. Die Gebühren entfielen, sofern das Wasser dem Grundwasserleiter wieder zugeführt werde;

⁷⁰ Gewässerschutzverordnung (GSchV); SR 814.201)

⁷¹ BVV: Bauverfahrensverordnung des Kantons Zürich

- das Pumpenprotokoll sei ab Installation der Grundwasser-Entnahmeverrichtungen zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Abrechnung einzureichen.

Das AWEL hält fest, mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge könne das Vorhaben bezüglich Grundwasser umweltverträglich realisiert werden.

Für das BAFU ist der Bau des P6 Ost ohne weitere Auflagen im Bereich Grundwasserschutz möglich.

Da AWEL und BAFU zum Schluss kommen, das Vorhaben könne unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Umsetzung der Anträge aus der Sicht des Grundwasserschutzes umweltverträglich realisiert werden, ist es nicht nötig, die geforderten Nachweise als Voraussetzung für die Plangenehmigung zu betrachten. Es genügt, wenn sie im Sinn der obigen Erwägungen rechtzeitig vor Baubeginn zur Prüfung eingereicht werden. Die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

1.16.3 Luftreinhaltung Bauphase

Gemäss AWEL sind für die Bauarbeiten die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft, Massnahmenstufe B, einzuhalten. Für dieselbetriebene Baumaschinen und Geräte sind Art. 19a und Anhang 4 Ziffer 3 LRV (Änderung vom 19. September 2008) sowie die Übergangsbestimmungen zu beachten. Diese Anforderungen an Baumaschinen richten sich seit dem 1. Januar 2009 an die Betreiber der Baumaschinen, d. h. an den Bauunternehmer und nicht mehr an die Bauherrschaft. Für Baumaterialtransporte werden laut UVB emissionsarme Fahrzeuge verlangt, welche mindestens der Abgasnorm EURO 4 entsprechen und mit Partikelfiltern ausgerüstet sind. Ältere Fahrzeuge dürfen nur in begründeten Einzelfällen eingesetzt werden und müssen mindestens EURO 3 erfüllen. Die Anforderungen gemäss § 10 der Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung werden damit erfüllt.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen werden gemäss AWEL die lufthygienischen Anforderungen während der Bauphase eingehalten.

Das BAFU äussert sich für die Bauphase nicht zur Lufthygiene. Es darf angenommen werden, dass es mit der Einschätzung des AWEL einverstanden ist.

Auch die Stadt Kloten verlangt, für die Luftreinhaltung auf der Baustelle seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

Den Anträgen wird nicht widersprochen und entsprechende Auflagen werden verfügt.

1.16.4 Baulärm und Bautransporte

Das TBA/FALS führt in seiner Stellungnahme vom 28. Januar 2011 aus: «Gemäss UVB sind für die Bauarbeiten keine Massnahmen nach der Baulärm-Richtlinie (BAFU, 2006) erforderlich, da der Abstand der Baustellen zu den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung über 600 m beträgt». Die FALS ist mit dieser Aussage nur einverstanden, falls tatsächlich keine Räume mit lärmempfindlicher Nutzung im Einzugsbereich von 600 m (Bauarbeiten in der Nacht) resp. im Einzugsbereich von 300 m (Bauarbeiten am Tag) betroffen sind. Die FALS vermutet aber, dass im 600-m-Einzugsgebiet Räume mit lärmempfindlicher Nutzung vorhanden sind (z. B. Büros).

Das BAFU ist der Auffassung, dass nebst Wohngebäuden auch Büro- und andere Arbeitsplätze des Flughafens zu den lärmempfindlichen Orten zählen, sofern sie nicht in direktem Zusammenhang mit dem Flugbetrieb stehen (Betriebsareal, Art. 1 LSV⁷²). Es geht wie die FALS davon aus, dass sich diese näher als 600 m an der geplanten Parkplatzerweiterung befinden. Entsprechend sei der Baustellenlärm neu zu beurteilen.

Die Stadt Kloten beantragt, während der Bauzeit seien die Baulärm-Vorschriften gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU einzuhalten bzw. anzuwenden.

Zu den Anträgen ist Folgendes festzuhalten:

1. Gemäss UVB sind für die Erweiterung P6 Ost keine Nachtarbeiten vorgesehen. Um Nachtarbeit bewilligen zu können, müsste gemäss Art. 17 Abs. 3 ArG ein dringendes Bedürfnis nachgewiesen werden, was für den Bau des P6 Ost kaum gegeben ist. Die Frage nach einem erweiterten Beurteilungsradius von 600 m stellt sich somit nicht.
2. Gemäss Baulärmrichtlinie, S. 13, richten sich die Massnahmen für Bauarbeiten und lärmintensive Bauarbeiten nach dem Abstand zwischen der Baustelle und den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung, der Tageszeit und dem Wochentag, während der Bauarbeiten ausgeführt werden, der lärmigen Bauphase resp. der Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten und der Lärmempfindlichkeit der betroffenen Gebiete. Die Lärmempfindlichkeit bestimmt das Mass des Schutzanspruches der vom Baulärm betroffenen Gebiete; sie richtet sich nach den zugeordneten Empfindlichkeitsstufen (ES; Art. 43 und 44 LSV).
3. Alle im Umkreis von 300 m um die Baustelle P6 Ost befindlichen Bauten liegen in der Industriezone des Flughafens (ES IV); als Flugplatzanlagen sind sie zwin-

⁷² LSV: Lärmschutzverordnung; SR 814.41

gend an den Standort beim Flughafen Zürich gebunden und gelten als Betriebsgebäude nach Art. 1 Abs.3 LSV. Einzige Ausnahme ist das Radisson-Blue-Hotel (Nebenanlage, Bewilligungsbehörde Kanton bzw. Gemeinde). Das Hotel hat die Anforderungen der LSV, insbesondere auch bezüglich des Fluglärms, zu erfüllen – andernfalls hätte es in der Industriezone kaum bewilligt werden dürfen. Allenfalls hier könnten sich somit Räume mit lärmempfindlicher Nutzung befinden. Es ist indessen davon auszugehen, dass das Hotel über eine sehr gute Schalldämmung verfügt und die Baustelle P6 Ost nicht zu unzumutbaren Störungen führen wird. Dies gilt umso mehr, als das Hotel abgeschattet durch die zur Zeit im Bau befindliche Erweiterung Süd des P6 liegt. Auch dieses Projekt wurde sowohl von der FALS als auch vom BAFU beurteilt, ohne dass weitere Massnahmen beantragt wurden (die Baustelle Erweiterung P6 Süd liegt ca. 80 bis 200 m vom Hotel entfernt.).

Aufgrund der obigen Erwägungen wird die Anwendung der Baulärmrichtlinie bzw. der Umweltschutzbestimmungen der FZAG wie von der Stadt Kloten beantragt verfügt. Es gilt die Massnahmenstufe A, auf eine Verschärfung der Massnahmenstufe kann verzichtet werden, da nachts keine Arbeiten stattfinden. Die weitergehenden Anträge von BAFU und FALS sind dagegen abzulehnen.

Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A. Die Massnahmenstufen für Bauarbeiten und Bautransporte gemäss Baulärm-Richtlinie sind vom BAZL in den einzelnen Plangenehmigungsverfügungen festzulegen. Für Submission und Werkverträge kommen die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte des Flughafens Zürich zur Anwendung, welche zurzeit in Überarbeitung sind. Die FALS weist darauf hin, dass die Umweltschutzbestimmungen für Baulärm mindestens den Anforderungen der Baulärmrichtlinie genügen müssen.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des Antrages kann das Vorhaben unter den Aspekten von Baulärm und Bautransporten umweltverträglich realisiert werden.

Weder das BAFU noch die Stadt Kloten äussern sich zu den Bautransporten.

1.16.5 Naturschutz

ALN und BAFU stellten verschiedene Anträge betreffend ökologischem Ersatz von Trespenwiesen und Feldgehölzen. Diese betreffen Bereiche, die durch die mit separater Plangenehmigung vom 12. Dezember 2011 bereits genehmigte Wegfahrtbrücke aus dem P6 beansprucht werden. Die erforderlichen Massnahmen wurden mit der genannten Plangenehmigung bereits verfügt (siehe Erwägungen unter Ziffer B.2.12.5 und Auflagen unter Ziffer C.2.10 daselbst).

Für das BAFU ist eine abschliessende Beurteilung aus Sicht von Natur und Landschaft auf Basis der eingereichten Unterlagen für das P6 Ost möglich. Es hält fest, dass das Projekt P6 Ost keine Objekte aus Inventaren des Bundes aus den Bereichen Natur und Landschaft betreffe; laut UVB weise die beanspruchte Grünfläche Zierrasen auf. Diese Grünfläche ist nicht als schutzwürdig gemäss Art. 18 NHG zu beurteilen. Da die Anträge betreffend Ersatz der Trespenwiesen und Gehölze mit der in Rechtskraft erwachsenen Plangenehmigung vom 12. Dezember 2011 zur Wegfahrtbrücke abschliessend beurteilt wurden, ergeben sich für das P6 Ost keine weiteren Auflagen unter diesem Titel.

1.16.6 Landschaftsbild

Aus landschaftlicher Sicht hält das BAFU fest, dass die Umgebung äusserst stark von der Infrastruktur des Flughafens geprägt ist. Der neue Anbau des P6 Ost werde damit zwar zu einer Veränderung führen, nicht aber zu einer massgeblichen landschaftlichen Zusatzbelastung.

Die Stadt Kloten beantragt, das Gestaltungskonzept «Landseitiges Gesicht des Flughafens» sei, wie im 4. Änderungsprojekt zum landseitigen Verkehr dargestellt, auch für die Erweiterung P6 Ost umzusetzen.

Betreffend Umgebungsgestaltung und landschaftsplanerischem Gestaltungskonzept ist festzuhalten, dass in der Zwischenzeit eine Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich und der FZAG abgeschlossen wurde. In dieser Vereinbarung werden die Modalitäten zur Umsetzung der im Bereich des Flughafenkopfs erforderlichen ökologischen Ersatzmassnahmen geregelt. Das BAFU stimmte der Regelung an 6. März 2012 zu.

Weitere Auflagen ergeben sich hier somit nicht.

1.16.7 Boden

Das ALN führt in seiner Stellungnahme vom 16. November 2010 aus, das Parkhaus P6 Ost liege im Prüfperimeter für Bodenverschiebungen. Gemäss UVB solle der Boden von einer Fachperson für Bodenverschiebungen untersucht und gesetzeskonform verwertet oder gemäss den Vorgaben des GEK⁷³ entsorgt werden.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen kann das Vorhaben aus Sicht Bodenschutz umweltverträglich realisiert werden.

Das BAFU macht keine weiteren Aussagen zum Bodenschutz.

⁷³ GEK: Generelles Entsorgungskonzept des Flughafen Zürich

Diese Forderung des ALN ist mit der allgemeinen Auflage zur Umsetzung der im UBV vorgesehenen Massnahme abgedeckt, weitere Auflagen erübrigen sich.

Die Stadt Kloten beantragt, ihr sei rechtzeitig vor Baubeginn das Meldeblatt für Bodenverschiebungen einzureichen, was als Auflage übernommen wird.

1.16.8 Abfälle und Altlasten

Gemäss den Gesuchsunterlagen kommt für alle Abfälle das GEK zur Anwendung. Kantonale Stellen äussern sich dazu nicht. Das BAFU verweist auf seine (zustimmende) Stellungnahme zum GEK und stellt keine weiteren Anträge.

Im Projektperimeter des P6 Ost sind im Kataster der belasteten Standorte keine Einträge vorhanden. Sollte wider Erwarten schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses gemäss dem GEK des Flughafens zu behandeln bzw. zu entsorgen; eine entsprechende Auflage wird verfügt.

1.16.9 Industrie- und Gewerbelärm

Das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) führt in seiner Stellungnahme vom 21. Januar 2010 aus, die angewandte Berechnungsmethode sei allgemein anerkannt, die getroffenen Annahmen sowie die zeitliche und räumliche Abgrenzung des Untersuchungsrahmens seien zweckmässig und plausibel. Die Lärmauswirkungen seien korrekt ermittelt und dargestellt worden. Bei geänderten ortsfesten Anlagen seien die Lärmemissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 8 Lärmschutzverordnung, LSV). Im Sinne von Art. 11 Umweltschutzgesetz (USG) sollten die neuen Anlageteile die Planungswerte nicht überschreiten. Die gesamte Anlage müsse die Immissionsgrenzwerte einhalten. Der geplante «Circle» als nächstliegender Empfangspunkt liege in der Zone der Empfindlichkeitsstufe (ES) IV. Da das Parkhaus auch in der Nacht (17.00–07.00 Uhr) in Betrieb sei, müssen die Belastungsgrenzwerte für die Nacht eingehalten werden. Die Lüftung sei aufgrund der vorgesehenen Schalldämmung für die Lärmimmissionen nicht relevant. Gemäss den eingereichten Berechnungen könnten die massgeblichen Belastungsgrenzwerte eingehalten werden.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen kann das Vorhaben unter den Aspekten von Industrie- und Gewerbelärm umweltverträglich realisiert werden.

1.17 Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten

1.17.1 Parkplatzgeometrie – bestehende und neue Parkplätze im P6

Die Stadt Kloten hält fest, dass die bestehenden und neuen Parkplätze im P6 wie vorgesehen die Minimalmasse für die Komfortstufe B der Norm VSS 640 291⁷⁴, Tabelle 2, aufweisen müssen.

Dazu hält die FZAG Folgendes fest: «Die im Parkhaus 6 bereits erstellten Parkplätze sind gemäss den Anforderungen der rechtskräftigen Baukonzession ausgeführt worden und geniessen daher Bestandesgarantie. Darüber hinaus hat die Stadt Kloten im Plangenehmigungsverfahren zur Erstellung des P6 Süd einen gleichlautenden Antrag in Bezug auf das bestehende P6 zurückgezogen und mit Schreiben vom 21. Dezember 2010 festgestellt, dass die bestehenden Parkplätze im P6, die nach der alten Norm VSS 640 291 erstellt wurden, unverändert weiterbestehen können (Plangenehmigung Parkhaus 6 Erweiterung Süd vom 4. April 2011, Erwägungen 2.25.2, S. 24). Dementsprechend ist auch im vorliegenden Verfahren der erneute Antrag der Stadt Kloten auf Veränderung der Geometrie der bestehenden Parkplätze im P6 abzulehnen.

In ihrer zweiten Stellungnahme vom 20. Februar 2012 ändert die Stadt Kloten ihren Antrag bezüglich der Parkplatzgeometrie wie folgt ab: Die Bestandesgarantie für die bestehenden Parkfelder im P6 sei anzuerkennen, die neu erstellten Parkplätze hätten jedoch die für die Komfortstufe B erforderlichen Minimalmasse aufzuweisen (VSS-Norm 640 291a, Tabelle 2).

Die FZAG hat ihrerseits keine Einwände gegen den angepassten Antrag; in den Entscheid ist eine Auflage gemäss diesem aufzunehmen.

1.17.2 Baukontrollen

Die Stadt Kloten hält fest, dass sie die Baustelle aufgrund ihrer Relevanz in die Klasse I eingeteilt habe und somit vier unangemeldete Baustellen-Umweltschutzkontrollen pro Jahr durchführen werde.

1.17.3 Werkleitungen

Betreffend Werkleitungen verweist die Stadt Kloten explizit auf ihre «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen». Diese gelten gemäss obiger Ziffer D.1.9 ohnehin.

⁷⁴ Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Norm «Parkieren»

1.17.4 Lichtemissionen

Die Stadt Kloten weist darauf hin, bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung der Baute sei darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstünden; die diesbezügliche Empfehlung des BAFU (2005)⁷⁵ sei zu beachten.

Der Antrag wurde nicht bestritten; eine entsprechende Auflage wird in den vorliegenden Entscheid übernommen.

1.18 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Das AfV wird daher ersucht, die Baumeldungen gemäss oben stehender Ziffer B.2.10 auch an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

1.19 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG betreffend Erweiterung des Parkhauses 6 nach Osten mit 2817 Parkplätzen (davon 2348 ober- und 469 unterirdisch) erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

⁷⁵ Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen, BAFU (BUWAL), 2005

E. Projektspezifische Erwägungen zum P70

1. Materielles

1.1 Umfang der Prüfung

Für das P70 liegen alle Unterlagen für eine vollständige Projektprüfung vor, sie lagen zusammen mit allen anderen Unterlagen ordnungsgemäss öffentlich auf und die Fachstellen von Bund, Kanton und Gemeinden nahmen dazu Stellung. Da sich die eingereichten Einsprachen auf das Gesamtvorhaben beziehen, wurden sie oben bereits behandelt.

In der Folge werden die projektspezifischen Teile des Gesuchs P70 und die entsprechenden Anträge der angehörten Fachstellen behandelt.

1.2 Begründung

Eine Begründung für die Verlegung des bestehenden Parkdecks vom P40 auf den P70 liegt vor (vgl. Ziffer A.2.2.2 oben).

1.3 Unterlagen P70

Das Gesuch umfasst das übliche Gesuchsformular mit folgenden Beilagen:

- Projektbeschrieb mit den Kapiteln Organisation/Adressen, Grundlagen Parkdeck P70, Foundation und Baugrube, Tragwerkbeschrieb, technischer Ausbau, Verkehr/Tiefbau;
- Parkplatzbilanz P70;
- Verweis auf den übergeordneten UVB;
- Verweis auf die übergeordneten Verkehrsberichte;
- Nachweis GEP-Konformität;
- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide;
- Planmappe 1: Grundrisse, Schnitte, 1:200;
- Planmappe 2: Grundrisse, Schnitte, Brandschutz, 1:500;
- Planmappe 3: Sanitär/Entwässerung, Elektroplanung/Sicherheitsbeleuchtung, 1:500, Werkleitungen 1:1 000.

1.4 Beschreibung P70

Das Vorhaben umfasst die Verschiebung des Parkdecks vom P40 auf den P70. Zu den bestehenden 245 Parkplätzen auf dem P70 kommen damit 242 neue dazu.

Dem Projektbeschrieb sind folgende Angaben zu entnehmen:

- **Konstruktion:** Das Parkhaus besteht aus einem Stahlskelett-Bau (Stützen, Querträger) in Kombination mit vorgespannten Stahlbeton-Fertigteilrippenplatten als Geschoss- und Fahrbahnebenen. Die Konstruktionsweise des Parkhauses ist prädestiniert für eine Demontage und erneute Montage. Die Stahlkonstruktion besteht aus etwa 200 Einzelteilen (massgeblich Stützen und Querträger) und ist komplett geschraubt. Die Fahrbahn, die gleichzeitig die Geschossdecke bildet, besteht aus vorgespannten Betonrippendecken. Diese verfügen über zwei jeweils aussen liegende Rippen (Stege) und eine zwischen den Rippen spannenden 9 cm starken Betondecke.
- **Zwischendecken:** Die Decken, die gleichzeitig auch die Bodenplatten sind, sind in einer Fertig-Beton-Bauweise ausgebildet. Die tragende Struktur besteht aus Stahl und Beton (sie wirken im Verbund). Die mittragende Betonplatte bildet auch immer die Decke des unteren Geschosses.
- **Umfassungswände, Fassade:** Es sind keine Umfassungswände vorgesehen. Im gesamten Bereich ist eine vollständige natürliche Querbelüftung vorhanden, mit der die feuerpolizeilichen Anforderungen eingehalten werden. An den vorhandenen Absturzsicherungen des P40 werden keine Veränderungen vorgenommen.
- **Zwischenwände:** Es sind keine Zwischenwände vorgesehen. Lediglich im Gebäudeinneren existiert eine Wandscheibe aus Beton, die der Gebäudeaussteifung dient.
- **Dach:** Die Dachebene wird ebenfalls zum Parken benutzt und besteht somit vollständig aus Parkplätzen.
- **Beleuchtung, Energie:** Die elektrische Ausrüstung muss analog dem heutigen P40 erfolgen. Die Grossverbraucher-Vereinbarung hat keinen Einfluss auf die Baueingabe. Die Starkstromerschliessung erfolgt ab der bestehenden Verteilkabine P70 (VK Rohr 3). Eine separate Geschosserschliessung ist nicht notwendig. In der Mitte der Fahrbahn werden Leuchtentragschienen, an Kettenpendel abgehängt, installiert. Es werden Nassleuchten eingesetzt, damit die Verschmutzung äusserlich erfolgt und die Reinigung vereinfacht werden kann. Die Dachfläche wird mittels der bestehenden Kandelaberleuchten beleuchtet. Einige der Kandelaberleuchten müssen versetzt werden. Die Beleuchtungssteuerung erfolgt gemeinsam mit der Kandelaberbeleuchtung.
- **Entwässerung, Abwasseraufbereitungsanlagen, Fettabscheider etc.:** Das Schmutzabwasser der gedeckten Parkflächen G0 und G1 wird via Fallstränge und Kanalisation im Boden in die bestehende Hebeanlage PW 9530 eingeleitet. Eine Kanalisation für häusliches Schmutzabwasser (WC-Anlagen) ist zur Zeit nicht geplant, da keine diesbezüglichen Einbauten vorgesehen sind. Das Abwasser der berechneten Parkdeckfläche des Geschosses G2 (ca. 3 180 m²), wird konventionell über Rinnen, Fallstränge und die Bodenkanalisation der bestehenden Regenabwasserkanalisation D 800 zugeführt. Diese Leitung bleibt bestehen, wobei die spätere Zugänglichkeit gewährleistet sein muss (z. B. keine Fun-

damente in diesem Bereich).

- **Lüftung alle Geschosse:** Diese Parkgeschosse erhalten offene Fassaden und werden natürlich belüftet. Es ist nicht vorgesehen, eine CO-Überwachung einzusetzen. Eine Messwertanzeige ist somit auch nicht nötig.
- **Heizungen, Kamine:** Es ist keine Heizung vorgesehen.
- **Brandschutz, Feuerlösch- und Meldeanlagen:** Das Brandschutzkonzept wird rechtzeitig vor Baubeginn vorgelegt.
- **Förderanlagen:** Es sind keine Förderanlagen vorgesehen.
- **Antennenanlagen:** Es werden keinerlei Funkanlagen, -räume oder -antennenanlagen erstellt.

1.4.1 Bausumme

Die Bausumme wird mit Fr. 5000000.– veranschlagt.

1.5 Eigentumsverhältnisse

Eigentümerin der Parzellen Nr. 062.3139 ist nach Angaben im Gesuch die FZAG.

1.6 Spezifische Stellungnahmen zum Teilprojekt Erweiterung P70

Folgende projektspezifischen Stellungnahmen zum P70 liegen vor:

- BD, KofU, Beurteilung des UVB, Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 15.2.2011 mit folgenden Anhängen:
 - Anhang 1: BD, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 1.2.2011;
 - Anhang 2: Tiefbauamt (TBA), Fachstelle Lärmschutz (FALS), Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 28.1.2011;
 - Anhang 3: Amt für Landschaft und Natur, Fachstelle Naturschutz (FNS), Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 1.2.2011;
 - Anhang 4: Amt für Wirtschaft und Arbeit, Erweiterung P6 Ost und Parkdeck P70 Werkhof, Stellungnahme zum UVB, 21.1.2011(Lauf-Nr. 218155);
- Stadt Kloten, Antrag für Baurechtsentscheid, Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 14.2.2011;
- Gemeinde Rümlang, Stellungnahme zum Ausbau der Parkierungsanlagen, 11.1.2011;
- Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG (UBAG), Stellungnahme zum Ausbau Parkierungsanlage P70, 26.11.2010;
- Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA), Arbeitsbedingungen, Auflagen zum Arbeitnehmerschutz, P6 Ost und Parkdeck P70 Werkhof, 11.3.2011 (Lauf-Nr. 220737);
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Abt. Einsatzplanung Flughafen Zürich (im Folgenden SRZ), Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 27.1.2011;
- Behindertenkonferenz des Kantons Zürich (BKZ), Erweiterung Parkdeck P70

- Werkhof, 28.1.2011;
- Zollstelle Zürich-Flughafen, Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 14.1.2011;
 - Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 7.1.2011;
 - Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, 31.1.2011;
 - Kantonale Meldestelle / Zonenschutz, Erweiterung Parkdeck P70 Werkhof, 20.5.2010.

1.7 *Voraussetzung für die Realisierung*

Im Bereich des bestehenden Parkplatzes P70 verläuft die Treibstoffleitung der UBAG. Bevor mit den Bauarbeiten am Parkdeck auf dem P70 begonnen werden kann, ist die Treibstoffleitung zu verlegen und ordnungsgemäss in Betrieb zu nehmen (vgl. Ziffer A.2.4.7). Die Betriebsaufnahme darf erst erfolgen, wenn die Schlussabnahme durch das Eidg. Rohrleitungsinspektorat (ERI) erfolgt ist. Eine entsprechende Bedingung ist in die Plangenehmigung für das Vorhaben P70 aufzunehmen. Über die Verlegung der Treibstoffleitung wird mit separater Plangenehmigung entschieden.

1.8 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Die Skyguide und der Zonenschutz des Flughafens haben die Unterlagen geprüft und erheben keine Einwände, sie weisen aber darauf hin, dass für Bauinstallationen, insbesondere Baukräne, die erforderlichen Gesuche auf dem üblichen Weg beim Zonenschutz bzw. der kantonalen Meldestelle einzureichen und auch der Skyguide zur Begutachtung vorzulegen seien; die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

Das BAZL verzichtete auf eine luftfahrtspezifische Prüfung im Sinn von Art. 9 VIL.

1.9 *Stellungnahme der FZAG zu den weiteren Anträgen der Fachstellen*

Zu den beantragten konkreten Bauauflagen der Fachstellen äussert sich die FZAG in ihren Stellungnahmen mit wenigen Ausnahmen nicht explizit. Es kann somit angenommen werden, dass sie dazu keine Einwände hat. Wo nichts anderes vermerkt ist, werden die Anträge daher als Auflagen in die vorliegende Verfügung übernommen.

1.10 *Bauliche Anforderungen*

Die Bauausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.

Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz (Luftreinhaltung auf Baustellen, Baulärm, Baustellenentwässerung, Bauabfälle etc.) sind umzusetzen, sofern im vorliegenden Entscheid nicht ausdrücklich etwas anderes verfügt wird.

Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.

Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Massnahmen zu Sicherheitsabständen und Zollsicherheit, Absprache über Anzahl und Lage von Behindertenparkplätzen, Bauinstallationsplan inkl. Kranstandorte, Entwässerungsprojekt, Meldeblatt für Bodenverschiebungen), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.

Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

Die von den Bauwerken betroffenen Pläne, auch für Werkleitungen, Zäune etc., sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.

Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.

Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 18 ihrer Stellungnahme vom 14. Februar 2011 (Beilage 4) sind Bestandteil derselben und einzuhalten.

Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

Diese Anforderungen werden als Auflagen in den Entscheid übernommen.

1.11 *Revisionspläne*

Bei der Verschiebung des Parkdecks vom P40 auf den P70 handelt es sich um ein grosses Projekt. Um sicherzustellen, dass alle Fachstellen über die richtigen Pläne zur tatsächlich erfolgten Bauausführung verfügen, ist ihnen nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzusprechen. Eine entsprechende Auflage wird verfügt.

1.12 *Anträge zur Sicherheit von Zoll und Kantonspolizei*

Die Zollstelle Zürich-Flughafen hält fest, die Überhöhung des Parkdecks gegenüber dem Flughafenzaun könne eine (theoretische) Gefährdung der Zollsicherheit sowohl von der Luft- in Richtung der Landseite als auch umgekehrt entstehen. In Absprache mit der Abteilung Airport Security der FZAG und der Zollstelle seien vor Baubeginn geeignete Massnahmen festzulegen.

Auch während der Bauzeit sei die FZAG für die Aufrechterhaltung der Zollsicherheit verantwortlich und die geltenden Zollvorschriften seien zu beachten; allfällige von der Zollstelle zusätzlich verlangte Absperr- und Überwachungsmassnahmen zur Gewährung der Zollsicherheit seien im Auftrag und auf Kosten der FZAG auszuführen.

Auch die Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei hält fest, das neue Parkdeck komme in unmittelbare Nähe zum Flughafengefängnis zu liegen. Daher sei aufzuzeigen, wie die erforderlichen Gebäude- und Sicherheitsabstände eingehalten würden. Zudem dürften Anpassungen an den Werkleitungen erforderlich sein. Sie beantragt, es sei ein umfassender Sicherheitsnachweis zu erbringen.

Weiter stellt fest, dass die Zu- und Wegfahrten aus verkehrstechnischer Sicht unproblematisch seien und weist darauf hin, dass die Zufahrt für die Interventionsfahrzeuge der Blaulichtorganisationen zu den Parkierungsanlagen jederzeit zu gewährleisten sei.

Betreffend Werkleitungen ist auf die erforderliche Verschiebung der Treibstoffleitung zu verweisen (vgl. Ziffer E.1.7 oben).

Der Antrag bezüglich Sicherheitsnachweis deckt sich in der Sache mit den Anträgen der Zollstelle; sie wurden nicht bestritten und eine entsprechende Auflage ist in die Verfügung zu übernehmen.

Auch der unbestrittene Antrag betreffend Zufahrt für Interventionsfahrzeuge wird als Auflage in die Verfügung übernommen.

1.13 *Brandschutz*

Die Stadt Kloten stellt unter Ziffer 10 ihrer Stellungnahme vom 14. Februar 2011 (Beilage 4) zahlreiche feuerpolizeiliche Anträge, die unbestritten als Auflagen zu übernehmen sind.

Das AWA beantragt unter den Ziffern 8 und 9 seiner Stellungnahme vom 11. März 2011 (Beilage 2) Auflagen zu Fluchtwegen sowie Türen und Toren. Auch diese – so-

weit sie für das Vorhaben P70 relevant sind – sind einzuhalten.

SRZ formuliert unter den Ziffern 1 bis 7 ihrer Stellungnahme vom 27. Januar 2011 (Beilage 5) verschiedene Anträge betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen. Die Anträge von SRZ sind einzuhalten; die Beilage 5 wird Bestandteil der vorliegenden Verfügung.

Die Umsetzung der oben genannten Brandschutzmassnahmen wird verfügt.

Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und SRZ abzusprechen; eine entsprechende Auflage wird in die Verfügung übernommen.

1.14 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

Bei seiner Beurteilung stützt sich das AWA auf das ArG⁷⁶, die ArGV 3⁷⁷, Art. 82 UVG⁷⁸ und die VUV⁷⁹. Es stellt in seiner Stellungnahme vom 11. März 2011 eine Reihe von Bedingungen und Anträgen zum Arbeitnehmerschutz. Dabei wurden die Auflagen betreffend Fluchtwege (Ziffern 8 und 9) unter dem Titel Brandschutz weiter oben subsumiert.

Das AWA ersucht darum, auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen. Weiter beantragt es, ihm sei die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen. Diese nicht bestrittenen Anträge werden als Auflagen übernommen (Ziffern 1 bis 3).

Die weiteren Auflagen betreffen:

- Dächer und Oberlichter (Ziffern 4 und 5);
- zulässige Bodenbelastungen (Ziffer 6);
- Treppen und Geländer (Ziffer 7);
- Notbeleuchtung (Ziffer 10);
- natürliche und künstliche Raumlüftung (Ziffer 11);
- Gebäudeunterhalt (Ziffer 12);
- Arbeitsmittel (Ziffer 13); und
- Personen- und Lastenaufzüge (Ziffer 14).

⁷⁶ Bundesgesetz über die Arbeit in Industrie, Gewerbe und Handel (Arbeitsgesetz, ArG); SR 822.11

⁷⁷ Verordnung 3 zum Arbeitsgesetz (ArGV 3: Gesundheitsvorsorge); SR 822.113

⁷⁸ Bundesgesetz über die Unfallversicherung (Unfallversicherungsgesetz, UVG); SR 832.20

⁷⁹ Verordnung über die Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten (Verordnung über die Unfallverhütung, VUV); SR 832.30

Die Forderungen des AWA wurden nicht bestritten und die Beilage 2 wird Bestandteil des vorliegenden Entscheids. Die Stellungnahme des AWA bezieht sich auf die beiden Vorhaben P6 Ost und P70, aber nicht alle Anträge betreffen auch das P70; soweit relevant, sie sind daher sinngemäss auch für dieses Vorhaben verbindlich.

1.15 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

Die BKZ beantragt in ihrer Stellungnahme vom 28. Januar 2011, es sei ein Konzept für die rollstuhlgängigen Parkplätze vorzulegen, in dem deren Lage und Anzahl nach Parkplatzbenutzerkategorien ausgewiesen werde. Für die Dotierung und Ausführung sei die Norm SIA 500⁸⁰ massgebend. Weiter verlangt die BKZ, dass die übrigen, aus den Plänen noch nicht ersichtlichen, für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevanten Belange der genannten Norm entsprächen.

Die Stadt Kloten verlangt, den Aspekten des behindertengerechten Bauens gemäss den Vorschriften des BehiG⁸¹, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen; vor Baubeginn sei ein Konzept mit den rollstuhlgängigen Parkplätzen einzureichen.

Der P70 liegt verhältnismässig weit weg von den möglichen Arbeitsplätzen für behinderte Mitarbeiter. Den Anträgen der BKZ und der Stadt Kloten ist sinngemäss zu folgen; in die Verfügung ist als Auflage zu übernehmen, dass die definitive Lage und erforderliche Anzahl der Behindertenparkplätze im Bereich des Werkhofs und des FZAG-Hauptsitzes vor Baubeginn mit der BKZ abzusprechen ist.

1.16 *Projektspezifische UVP P70*

Grundlage für die folgenden Abschnitte bildet im Wesentlichen die Stellungnahme der KofU vom 15. Februar 2011 inkl. der Anhänge 1 bis 4, sowie diejenigen des BAFU vom 7. Juli 2011 und 13. März 2012.

1.16.1 Gewässerschutz (Entwässerung und Kanalisation)

Das AWEL führt in seiner Stellungnahme vom 3. Februar 2011 aus, dass das Vorhaben mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung der Anträge aus der Sicht des Gewässerschutzes umweltverträglich realisiert werden kann.

⁸⁰ Norm SIA 500: Hindernisfreie Bauten (2009)

⁸¹ Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG); SR 151.3

Konkret beantragen KofU bzw. AWEL:

- Die Entwässerung des geplanten Parkdecks P70 ist auf den überarbeiteten GEP Flughafen Zürich (2009) auszulegen. Dabei sind die Entwässerungsgrundsätze gemäss Art. 7 GschG⁸² (Versickerungsmöglichkeiten, Retentionsmassnahmen) zu berücksichtigen und im Detailprojekt darzustellen.
- Die Auswirkungen der voraussichtlich zusätzlichen Regen- und Schmutzwassermengen aus dem Bauvorhaben auf die bestehenden Regen- und Schmutzwasser-Kanalsysteme wie Retentionsfilterbecken bzw. die ARA Kloten-Opfikon sind abzuschätzen, im Entwässerungsprojekt «Parkdeck P70» aufzuzeigen und dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, vor Erteilung der Plangenehmigung vorzulegen.
- Im Projektperimeter ist der Zustand der bestehenden Kanäle mit Kanalfernsehen aufzunehmen und der allfällige Handlungsbedarf (Ersatz, Sanierung) zwecks Werterhalt darzulegen.

Weiter beantragt das AWEL, folgende Grundlagen seien zu beachten:

- Norm SN 592000 «Liegenschaftsentwässerung», VSA⁸³ 2002 inkl. Update 2008;
- «Richtlinie Regenwasserentsorgung», VSA 2002 inkl. Updates 2004 und 2008;
- «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung», AWEL 2005;
- «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen», BAFU 2002;
- Norm 431 «Entwässerung von Baustellen», SIA 1997.

Das BAFU unterstützt die kantonale Stellungnahme für den Bereich Entwässerung und beantragt die Umsetzung obiger Anträge.

Auch die Stadt Kloten beantragt, rechtzeitig vor Baubeginn sei ein detailliertes Kanalisationsprojekt einzureichen.

Diese Anträge des AWEL bzw. der Stadt Kloten wurden nicht bestritten und sie werden als Auflagen in die Verfügung übernommen.

1.16.2 Luftreinhaltung Bauphase

Gemäss AWEL sind für die Bauarbeiten die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft, Massnahmenstufe B, einzuhalten. Für dieselbetriebene Baumaschinen und Geräte sind Art. 19a und Anhang 4 Ziffer 3 LRV (Änderung vom 19. September 2008) sowie die Übergangsbestimmungen zu beachten. Diese Anforderungen an Baumaschinen richten sich seit dem 1. Januar 2009 an die Betreiber der Baumaschinen, d. h. an den Bauunternehmer und nicht mehr an die Bauherrschaft. Für Baumateri-

⁸² GSchG: Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz); SR 814.20

⁸³ VSA: Verband Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute

altransporte werden laut UVB emissionsarme Fahrzeuge verlangt, welche mindestens der Abgasnorm EURO 4 entsprechen und mit Partikelfiltern ausgerüstet sind. Ältere Fahrzeuge dürfen nur in begründeten Einzelfällen eingesetzt werden und müssen mindestens EURO 3 erfüllen. Die Anforderungen gemäss § 10 der Verordnung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung werden damit erfüllt.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen werden gemäss AWEL die lufthygienischen Anforderungen während der Bauphase eingehalten.

Das BAFU äussert sich für die Bauphase nicht zur Lufthygiene. Es darf angenommen werden, dass es mit der Einschätzung des AWEL einverstanden ist.

Auch die Stadt Kloten verlangt, für die Luftreinhaltung auf der Baustelle seien die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

Den Anträgen wird nicht widersprochen und entsprechende Auflagen werden verfügt.

1.16.3 Baulärm und Bautransporte

Die KofU und die Stadt Kloten beantragen, die Massnahmenstufen für die Bauarbeiten und die Bautransporte seien gemäss der Baulärm-Richtlinie des BAFU in den jeweiligen Plangenehmigungsverfügungen festzulegen. Für Submission und Werkverträge kommen die Umweltschutzbestimmungen für Bauprojekte des Flughafens Zürich zur Anwendung, welche zurzeit in Überarbeitung sind. Die FALS weist darauf hin, dass die Umweltschutzbestimmungen für Baulärm mindestens den Anforderungen der Baulärmrichtlinie genügen müssen.

Gemäss UVB sind für das Vorhaben P70 keine Nachtarbeiten vorgesehen. Die Massnahmen für Bauarbeiten und lärmintensive Bauarbeiten richten sich nach dem Abstand zwischen der Baustelle und den nächstgelegenen Räumen mit lärmempfindlicher Nutzung, der Tageszeit und dem Wochentag, während der Bauarbeiten ausgeführt werden, der lärmigen Bauphase resp. der Dauer der lärmintensiven Bauarbeiten und der Lärmempfindlichkeit der betroffenen Gebiete (Baulärmrichtlinie, Tab. 2.1, S. 12 f.). Die Lärmempfindlichkeit bestimmt das Mass des Schutzanspruches der vom Baulärm betroffenen Gebiete; sie richtet sich nach den zugeordneten Empfindlichkeitsstufen (ES; Art. 43 und 44 LSV).

Alle im Umkreis von 300 m um die Baustelle P 70 befindlichen Bauten liegen in der Industriezone des Flughafens (ES IV). Gemäss Tabelle 2.3 der Baulärm-Richtlinie

gilt in diesem Fall die Massnahmenstufe A, die entsprechende Auflage ist in den Entscheid zu übernehmen.

Auch für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A.

Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des Antrages kann das Vorhaben unter dem Aspekt Baulärm umweltverträglich realisiert werden.

Weder das BAFU noch die Stadt Kloten äussern sich zu den Bautransporten.

1.16.4 Naturschutz

Das ALN stellt für das P70 keine Anträge, die KofU stellt fest, dass das Vorhaben mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen umweltverträglich realisiert werden kann.

Für das BAFU ist eine abschliessende Beurteilung für das Projekt P70 aus Sicht von Natur und Landschaft auf Basis der eingereichten Unterlagen möglich. Zum P70 hat es keine Bemerkungen; somit ergeben sich keine weiteren Auflagen unter diesem Titel.

1.16.5 Landschaftsbild

Gemäss BAFU betrifft das Projekt keine Objekte aus Inventaren des Bundes aus den Bereichen Natur und Landschaft. Das geplante Parkdeck P70 kommt auf einer bestehenden Parkierungsanlage zu liegen. Beeinträchtigt werden lediglich kleine Restflächen zwischen den heute befestigten Parkfeldern und Fahrbahnen. Diese Flächen enthalten laut dem UVB keine Lebensräume oder Arten die gemäss Art 18 NHG zu schützen sind.

Der Standort des Projekts liegt unmittelbar an der Grenze zum bestehenden Betriebsgelände der Flughafen-Treibstofffirmen und zum Gebäude des Flughafengefängnisses. Auf Grund der stark industriell geprägten Umgebung ist nicht von einer erheblichen Zusatzbeeinträchtigung der Landschaft auszugehen.

Auflagen erübrigen sich somit.

1.16.6 Boden

Das BAFU macht keine weiteren Aussagen zum Bodenschutz.

Die Stadt Kloten beantragt, ihr sei rechtzeitig vor Baubeginn das Meldeblatt für Bo-

denverschiebungen einzureichen, was als Auflage übernommen wird.

1.16.7 Abfälle und Altlasten

Gemäss den Gesuchsunterlagen kommt für alle Abfälle das GEK zur Anwendung. Die KofU beantragt, die Entsorgung von belastetem Aushubmaterial habe nach dem GEK zu erfolgen. Das BAFU verweist auf seine (zustimmende) Stellungnahme zum GEK und stellt keine weiteren Anträge.

Das AWEL hält fest, im Projektperimeter des P70 werde voraussichtlich mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial anfallen, da verschiedene belastete Standorte – von denen aber keine schädlichen und lästigen Einwirkungen zu erwarten seien – von den Arbeiten betroffen seien. Vor Baubeginn hätten daher die nötigen Untersuchungen zu erfolgen und es sei – falls erforderlich – ein Entsorgungskonzept zu erstellen. Das Vorhaben könne aber unter den Aspekten Altlasten und Abfälle mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen und unter Berücksichtigung des Antrags umweltverträglich realisiert werden.

Die entsprechenden Auflagen werden verfügt.

1.16.8 Industrie- und Gewerbelärm

Das AWA führt in seiner Stellungnahme vom 21. Januar 2010 aus, bei neuen ortsfesten Anlagen seien die Lärmemissionen so weit zu begrenzen, als das technisch und betrieblich sowie wirtschaftlich tragbar sei und die von der Anlage allein erzeugten Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschritten (Art. 7 LSV). Da der nächste Empfangspunkt in der ES III liege und das P70 auch nachts in Betrieb sei, müssten die Planungswerte für die Nacht eingehalten werden.

Das AWA stellt fest, die massgeblichen Bestimmungen würden gemäss den im Gesuch eingereichten Berechnungen eingehalten; Auflagen erübrigen sich somit.

1.17 *Weitere Anmerkungen und Anträge der Stadt Kloten*

1.17.1 Parkplatzgeometrie – bestehende und neue Parkplätze

In ihrer ersten Stellungnahme hatte die Stadt Kloten festgehalten, dass die bestehenden und neuen Parkplätze die Minimalmasse für die Komfortstufe B der Norm VSS 640 291a⁸⁴, Tabelle 2, aufweisen müssten.

⁸⁴ Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute, Norm «Parkieren»

In ihrer zweiten Stellungnahme vom 20. Februar 2012 ändert die Stadt Kloten ihren Antrag bezüglich der Parkplatzgeometrie wie folgt ab: Weil das Parkdeck P70 ausschliesslich Angestellten zur Verfügung stehen werde, genüge in diesem Fall die Komfortstufe A; die Parkplätze hätten die entsprechenden erforderlichen Minimalmasse aufzuweisen (VSS-Norm 640 291a, Tabelle 2).

Die FZAG hat ihrerseits keine Einwände gegen den angepassten Antrag; in den Entscheid ist eine entsprechende Auflage aufzunehmen.

1.17.2 Baukontrollen

Die Stadt Kloten hält fest, dass sie die Baustelle aufgrund ihrer Relevanz in die Klasse II eingeteilt habe und somit eine unangemeldete Baustellen-Umweltschutzkontrolle durchführen werde.

1.17.3 Werkleitungen

Betreffend Werkleitungen verweist die Stadt Kloten explizit auf ihre «Allgemeinen Bedingungen und Auflagen». Diese gelten gemäss obiger Ziffer E.1.10 ohnehin.

1.17.4 Lichtemissionen

Die Stadt Kloten weist darauf hin, bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung der Baute sei darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstünden; die diesbezügliche Empfehlung des BAFU (2005)⁸⁵ sei zu beachten.

Der Antrag wurde nicht bestritten; eine entsprechende Auflage wird in den vorliegenden Entscheid übernommen.

1.18 *Weitere Anträge der Gemeinde Rümlang*

Die Gemeinde Rümlang beantragt, auf die Verlegung des Parkdecks vom P40 auf den P70 sei zu verzichten. Sie begründet ihren Antrag u. a. damit, dass sie dort eine besondere Betroffenheit und Empfindlichkeit geltend mache. Zudem befürchte sie in den Morgen- und Abendspitzen eine massive Beeinträchtigung des Verkehrs auf der bereits stark belasteten Flughafenstrasse, falls dem Vorhaben zugestimmt werden sollte.

Auf die Frage der Kapazitäten der Flughafenstrasse wurde unter Ziffer C.2.9.3 oben bereits eingegangen; weitere Ausführungen dazu erübrigen sich somit hier.

⁸⁵ Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen, BAFU (BUWAL), 2005

Weiter hält die Gemeinde Rümlang fest, das Parkdeck P70 käme in unmittelbare Nähe des Flughafengefängnisses zu liegen und es müssten Werkleitungen verlegt werden. Sie fordert, die Sicherheitsabstände seien zwingend einzuhalten, es sei ein umfassender Sicherheitsnachweis zu erbringen und das Projekt entsprechend nachzubessern.

Materiell ist dieser Antrag identisch mit demjenigen der Flughafen-Stabsabteilung der Kantonspolizei (vgl. Ziffer E.1.12 oben).

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Standort des P70 auf Gemeindegebiet der Stadt Kloten liegt; somit bestehen Zweifel, inwieweit die Gemeinde Rümlang überhaupt zuständig ist, bauspezifische Anträge zu stellen. Da der Antrag materiell aufgrund desjenigen der Kantonspolizei als Auflage zu übernehmen ist, kann die Frage hier offen bleiben.

1.19 *Vollzug*

In Anwendung von Art. 3b VIL überwacht das BAZL die Erfüllung der luftfahrtspezifischen Anforderungen. Es lässt die korrekte Ausführung sowie die Einhaltung der verfügbaren Auflagen durch die Fachstellen des Kantons und der Gemeinde überwachen. Das AfV wird daher ersucht, die Baumeldungen gemäss oben stehender Ziffer B.2.10 auch an das BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, weiterzuleiten.

1.20 *Fazit*

Das Gesuch der FZAG betreffend die Verschiebung des Parkdecks vom P40 auf den P70 mit 242 zusätzlichen Parkplätzen erfüllt die gesetzlichen Anforderungen und kann unter Einhaltung der beschriebenen Auflagen genehmigt werden.

Weitergehende Anträge werden im Sinn der Erwägungen abgewiesen.

F. Weitere Erwägungen

1. Gebühren

Die Gebühren für die Plangenehmigung richten sich nach der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 28. September 2007 (GebV-BAZL; SR 748.112.11), insbesondere nach deren Art. 3, 5 und 49 Abs. 1 Buchst. d. Die Gebühr für den vorliegenden Entscheid wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

Die Gebühr für die Aufsicht über die verfügten Auflagen wird gesondert erhoben.

2. Eröffnung und Bekanntmachung

Diese Verfügung wird der Gesuchstellerin, dem Kanton Zürich, den Städten Kloten und Opfikon sowie den Einsprechern eröffnet (Art. 34 VwVG i. V. m. Art. 55a Abs. 1 USG).

Den interessierten Stellen von Bund und Kanton sowie der Gemeinde Rümlang wird sie zugestellt.

In Anwendung von Art. 20 UVPV werden diese Verfügung, die Projektunterlagen inkl. UVB sowie die Stellungnahmen des BAFU beim Amt für Verkehr des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich zur Einsichtnahme aufgelegt.

G. Verfügung

I. Gesamtvorhaben

1. Gegenstand

1.1 Das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich wird um 3059 Parkplätze erhöht (2817 im P6 Ost und 242 im P70).

1.2 Das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen Zürich wird um weitere 3041 Parkplätze erhöht, wenn die Plangenehmigung für den Neubau des Parkhauses P64 gemäss Ziffer IV. nachfolgend erteilt werden kann; das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent wird um weitere 1000 Parkplätze erhöht, wenn die Plangenehmigung für den Weiterbestand der Parkplätze P9/P12-100/P16 gemäss Ziffer V. nachfolgend erteilt werden kann.

1.3 *Massgebende Unterlagen*

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 11. November 2010 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen und Gesuchergänzungen:

- «Umweltverträglichkeitsbericht» (UVB), FZAG / Envico AG, 1.9.2010;
- Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen Flughafen Zürich, FZAG / Teamverkehr, 1.9.2010;
- Parkplatznachweis und Verkehrsaufkommen «The Circle at Zürich Airport», FZAG / Teamverkehr, 1.9.2010;
- Bericht «Verkehrsmodellberechnung und Leistungsbeurteilung», FZAG / Teamverkehr, 1.9.2010;
- «Beurteilung der Zufahrt ab dem Butzenbuelring für den Betriebszustand», Teamverkehr, vom 14.10.2010;
- «Erläuterungen und Aktualisierungen zu früheren Fachberichten» (Teamverkehr, 22.12.2011).

2. Auflagen

2.1 *Modalsplit und Controlling*

2.1.1 Massgebende Steuergrösse für die Parkierungsanlagen ist der Modalsplit mit den vereinbarten Zielen. Für das Jahr 2020 wird ein Modalsplit-Ziel von 42 Prozent ÖV-Anteil gemäss der Berechnungsmethode der RGVK festgesetzt. Die FZAG ist verpflichtet, zur Erreichung des Modalsplit-Ziels von 42 Prozent im Jahr 2020 bzw. des im SIL-Objektblatt festzusetzenden Modalsplit-Ziels im Jahr 2030 beizutragen und

dazu in Absprachen mit dem Kanton und dem Bund die geeigneten Massnahmen zu ergreifen, welche in ihrem Kompetenzbereich liegen. Die Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.

- 2.1.2 Falls im SIL-Objektblatt für 2030 eine Modalsplit-Zielvorgabe zwischen 42 und 46 Prozent ÖV-Anteil festgesetzt wird, ist die FZAG verpflichtet, zusammen mit den übrigen Planungsträgern von Bund, Kanton und Gemeinden nach geeigneten Massnahmen im Sinne der Vorsorge zu suchen und diese umzusetzen; die Massnahmen dürfen die Erreichbarkeit des Flughafens nicht schmälern.
- 2.1.3 Zur Überprüfung der Ziele gemäss dem Verkehrscontrolling des Kantons hat die FZAG alle vier Jahre die Modalsplit-Verteilung zu erheben (nächste Erhebung 2013) und die Daten dem Kanton zur Verfügung zu stellen.
- 2.1.4 Die FZAG hat die Parkplatzbilanz alle vier Jahre zu aktualisieren und dem BAZL einzureichen. Die vorhandenen und von ihr bzw. von ihren Partnern bewirtschafteten Parkplätze inkl. denjenigen des «Circles» sowie die bekannten Off-Airport-Parkplätze sind darin auszuweisen.

2.2 *Umweltschutz*

- 2.2.1 Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen sind – soweit nicht bereits realisiert – umzusetzen.
- 2.2.2 Sämtliche Parkplätze am Flughafen sind zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab der ersten Minute). Gratisparkplätze und Gebührenrückerstattungen sind nicht zulässig.

2.3 *Weitere Auflagen*

- 2.3.1 Im Bedarfsfall hat die FZAG die bereits vorhandenen Dosierungssysteme (Schranken am Parkhaus-Ausgang) mit einem Zählsystem des ASTRA auf den Nationalstrassen-Auffahrten zwischen Parkhäusern und Nationalstrasse Hauptachsen zu koppeln und Verkehrsdaten zu erheben, welche als Grundlage für die Steuerung der Dosierungsanlagen verwendet werden können. Die Daten müssen monatlich erhoben und dem ASTRA unaufgefordert halbjährlich übermittelt werden.
- 2.3.2 Sollte sich die Zusammenarbeit des ASTRA mit der FZAG in Bezug auf die Steuerung des flughafeneigenen Dosierungssystem (Ausfahrkapazität via Parkschranken) unbefriedigend gestalten, kann das ASTRA die Realisierung dieses Zählsystems zu Lasten der Flughafen Zürich AG verlangen.
- 2.3.3 Sollten auch die Massnahmen unter G.I.2.3.2. zu keinen befriedigenden Ergebnissen führen, kann das ASTRA ein eigenes, von der FZAG unabhängiges, Dosie-

zungssystem zu deren Lasten zwischen den Parkhäusern und den Hauptachsen der Nationalstrasse zu installieren.

3. Weitergehende Anträge

Entgegenstehende Anträge aus der Anhörung und den Einsprachen werden abgewiesen.

II. Erweiterung Ost des Parkhauses 6 (P6 Ost)

1. Gegenstand

Mit der vorliegenden Verfügung wird das Vorhaben der FZAG betreffend:

- Erweiterung Parkhaus 6 Ost mit 2817 Parkplätzen, davon 469 unterirdische, auf den Geschossen G0 bis G11;
 - ebenerdige Wegfahrt Richtung Norden;
 - Erweiterung der Liftanlagen des bestehenden P6;
- wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafenareal, Anbau an der Ostseite des bestehenden Parkhauses 6, Grundstück Kat.-Nr. 3139.13⁸⁶, Gebäude Vers.-Nr. 1845, auf Gebiet der Gemeinde Kloten.

1.2 Bewilligtes Bewirtschaftungskontingent

Mit der vorliegenden Plangenehmigung wird das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen um 2817 Parkplätze erhöht.

1.3 Änderung gegenüber der Gesuchseingabe

Die Wegfahrtbrücke aus dem P6 wurde aus dem Gesuch P6 Ost herausgelöst und mit Verfügung des UVEK vom 12. Dezember 2011 genehmigt.

1.4 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 11. November 2010 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen und Gesuchsergänzungen:

- Projektbeschrieb, Dr. Deuring & Oehninger AG, 8401 Winterthur, 1.9.2010;
- Parkplatzbilanz, Stand 1.9.2010, Dr. Deuring & Oehninger AG;
- Kennwerte nach SIA 416, Dr. Deuring & Oehninger AG;
- Energienachweis Lüftungstechnische Anlagen, Medinstplan AG, 5415 Nussbaumen, 22.6.2010;
- Visualisierung;
- UVB, FZAG / Envico AG, 8031 Zürich, 1.9.2010;
- Nachweis GEP-Konformität, Sennhauser, Werner & Rauch, 8953 Dietikon, 19.8.2010;

⁸⁶ Die im Gesuchsformular angeführten Grundstück-Kat.-Nrn. 5880 und 5893 werden nur für die bereits genehmigte Wegfahrtbrücke aus dem P6 Süd beansprucht.

- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide, 1.10.2010;
- Dokumentation «Neue Wegfahrten P6 Ost, technischer Beschrieb», Ingenieur-gemeinschaft PRE/SNZ dsp, c/o F. Preisig AG, 8050 Zürich, mit folgendem Plan:
 - Plan Nr. dsp-05756.15-001, P6 Ost / neue Wegfahrten, 1:500, Situation/ Längenprofil, FZAG, 1.9.2010;
- Projektpläne:
 - Plan Nr. 71500, P6 Erweiterung Ost, 1:10000, Situation/Kataster, FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71501, P6 Erweiterung Ost, 1:1000, Situation, Dr. Deuring & Oeh-ninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Pläne Nrn. 71502 bis 71514, P6 Erweiterung Ost, jeweils 1:200 und 1:500, Grundriss G0 bis G11 und Dach, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71515, P6 Erweiterung Ost, 1:200 und 1:500, Quer- und Längs- schnitt, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71516, P6 Erweiterung Ost, 1:200 und 1:500, Nord- und Ostfassa- de, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71517, P6 Erweiterung Ost, 1:200 und 1:500, Süd- und Westfassa- de, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71518, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Brandschutz G0, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71519, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Brandschutz G1, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71520, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Brandschutz G2, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 71521, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Brandschutz G3–G11, Dr. Deu- ring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. S 10306.P6O.G0, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Konzept Gebäude- entwässerung, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 9.8./9.9.2010;
 - Plan Nr. L 10306.P6O.G0, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Konzept Entlüftung Parkdeck, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 9.8./9.9.2010;
 - Plan Nr. 71502 / Blätter 001 bis 004, P6 Erweiterung Ost, 1:500, Konzept Sicherheitsbeleuchtung G0, G1, G2, G3–G11, FZAG, 23.10.2009.

2. Auflagen

2.1 Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)

Die erforderlichen Gesuche für Bauinstallationen, insbesondere Baukräne, sind auf dem üblichen Weg beim Zonenschutz bzw. der kantonalen Meldestelle einzureichen und auch der Skyguide zur Begutachtung vorzulegen.

2.2 *Allgemeine Bauauflagen*

- 2.2.1 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.
- 2.2.2 Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz (Luftreinhaltung auf Baustellen, Baulärm, Baustellenentwässerung, Bauabfälle etc.) sind umzusetzen.
- 2.2.3 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 2.2.4 Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt werden müssen (Bauinstallationsplan inkl. Kranstandorte, Strassenzustandsprotokoll, Entwässerungsprojekt, Baustellen-Entwässerungskonzept, Fundations- und Baugrubenplan), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.
- 2.2.5 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.
- 2.2.6 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Werkleitungen, Zäune etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 2.2.7 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.
- 2.2.8 Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 21 ihrer Stellungnahme (Beilage 1) sind einzuhalten.
- 2.2.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

2.3 *Revisionspläne*

Den Fachstellen ist nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzusprechen.

2.4 *Auflagen der Kantonspolizei*

Die Zufahrt für die Interventionsfahrzeuge der Blaulichtorganisationen zu den Parkierungsanlagen muss jederzeit gewährleistet sein.

2.5 *Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit*

2.5.1 Vor Baubeginn ist zwecks Abklärung der Bauzufahrt, der Bauinstallation, der Signalisation, des Fussgängerschutzes etc. mit der Unterhaltsregion I des TBA/Strasseninspektorats Kontakt aufzunehmen. Deren allfällige Anordnungen sind umzusetzen.

2.5.2 Vor Baubeginn ist der Unterhaltsregion I ein detaillierter Bauinstallationsplan 1:500 in zweifacher Ausfertigung zur Prüfung vorzulegen.

2.5.3 Vor Baubeginn muss zuhanden der Unterhaltsregion I ein Strassenzustandsprotokoll aufgenommen werden. Dieses bildet die Grundlage zur Ermittlung allfälliger Schäden nach der Bauvollendung.

2.5.4 Die Baugrube ist so zu erstellen und zu überwachen, dass weder die Verkehrssicherheit noch die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt wird. Sofern nicht explizit verlangt, müssen dazu keine Unterlagen abgegeben werden.

2.5.5 Anpassungsarbeiten an das Staatsstrassengebiet, die zu Lasten der Bauherrschaft gehen, dürfen nur im Einvernehmen mit der Unterhaltsregion I vorgenommen werden. Anfang und Ende der Arbeiten sind auch ihr zu melden.

2.5.6 Die örtliche Baubehörde hat die Unterhaltsregion I zur abschliessenden Baukontrolle und -abnahme beizuziehen.

2.5.7 Allfällig durch Transportfahrzeuge verunreinigte Fahrbahnen des Butzenbuelrings sind sofort zu reinigen. Im Unterlassungsfall wird die Reinigung auf Kosten der Bauherrschaft durch das Tiefbauamt angeordnet; Fehlbare können mit Busse bestraft werden.

2.6 *Brandschutz*

2.6.1 Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 13 der Beilage 1 sind einzuhalten bzw. umzusetzen.

2.6.2 Die Anträge des AWA unter den Ziffern 8 und 9 der Beilage 2 zu Fluchtwegen sowie Türen und Toren sind einzuhalten.

2.6.3 Die Anträge von SRZ unter den Ziffern 1 bis 8 der Beilage 3 betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Brandfallsteuerung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Lifte, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen sind einzuhalten.

2.6.4 Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und SRZ abzusprechen.

2.7 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

2.7.1 Die Gesuchstellerin hat auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen.

2.7.2 Dem AWA ist die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen.

2.7.3 Die Anträge des AWA in der Beilage 2 betreffend:

- Dächer und Oberlichter (Ziffer 4 und 5);
- zulässige Bodenbelastungen (Ziffer 6);
- Treppen und Geländer (Ziffer 7);
- Notbeleuchtung (Ziffer 10);
- natürliche und künstliche Raumlüftung (Ziffer 11);
- Gebäudeunterhalt (Ziffer 12);
- Arbeitsmittel (Ziffer 13); und
- Personen- und Lastenaufzüge (Ziffer 14);

sind umzusetzen.

2.8 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

2.8.1 Den Aspekten des behindertengerechten Bauens ist gemäss den Vorschriften des BehiG, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen. Aus den Plänen noch nicht ersichtliche, aber für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevante Belange müssen der Norm SIA 500 entsprechen.

2.8.2 Im Parkhaus P6 sind 15 behindertengerechte Parkplätze anzuordnen. Diese müssen nicht zwingend alle auf der gleichen Ebene, aber möglichst nahe der Liftanlagen liegen. Bei der Zufahrt zum P6 muss signalisiert werden, wo sich die rollstuhlgängigen Parkplätze befinden.

2.8.3 Die definitive Lage der Behindertenparkplätze im P6 (inkl. Erweiterungen Süd und Ost) ist spätestens mit den Revisionsplänen nach Abschluss der Bauarbeiten auszuweisen.

2.9 *Parkplatzgeometrie*

Die neu erstellten Parkplätze im P6 Ost müssen die für die Komfortstufe B gemäss VSS-Norm 640 291a, Tabelle 2, erforderlichen Minimalmasse aufzuweisen.

2.10 *Umweltschutz allgemein*

Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, ebenso die folgenden Spezialauflagen.

2.11 *Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation*

2.11.1 Die Auswirkungen der voraussichtlich zusätzlichen Regen- und Schmutzwassermengen aus dem Bauvorhaben auf die bestehenden Regen- und Schmutzwasser-Kanalsysteme wie Retentionsfilterbecken bzw. die ARA Kloten-Opfikon sind abzuschätzen, im Entwässerungsprojekt «Erweiterung Parkhaus P6 Ost» aufzuzeigen und dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, sowie der Stadt Kloten vor Baubeginn vorzulegen. Den Behörden ist genug Zeit zur Beurteilung einzuräumen.

2.11.2 Die Entwässerung des P6 Ost ist auf den überarbeiteten GEP Flughafen Zürich (2009) auszulegen. Dabei sind die Entwässerungsgrundsätze gemäss Art. 7 GschG (Versickerungsmöglichkeiten, Retentionsmassnahmen) zu berücksichtigen und im Detailprojekt darzustellen.

2.11.3 Im Projektperimeter ist der Zustand der bestehenden Kanäle mit Kanalfernsehen aufzunehmen und der allfällige Handlungsbedarf (Ersatz, Sanierung) zwecks Werterhalt darzulegen.

2.11.4 Bei der Realisierung des Vorhabens sind folgende Grundlagen zu beachten:

- Norm SN 592000 «Liegenschaftsentwässerung», VSA 2002 inkl. Update 2008;
- «Richtlinie Regenwasserentsorgung», VSA 2002 inkl. Update 2004 und 2008;
- «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung», AWEL 2005;
- «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen», BAFU 2002;
- Norm 431 «Entwässerung von Baustellen», SIA 1997.

2.11.5 In Zusammenarbeit der Planer mit der Bauunternehmung ist ein Baustellen-Entwässerungskonzept auszuarbeiten und rechtzeitig vor Baubeginn dem AWEL vorzulegen.

2.12 Grundwasserschutz

2.12.1 Folgende Planungsgrundlagen sind zu beachten:

- Vollzugshilfe «Bauvorhaben in Grundwasserleitern und Grundwasserschutz-zonen», AWEL 2003;
- allgemeine Nebenbestimmungen für das Bauen im Grundwasser und Grundwasserabsenkungen, AWEL 2004.

2.12.2 Für die Dimensionierung der Tragsicherheit des Bauwerks ist der unbeeinflusste Höchstgrundwasserstand zu berücksichtigen.

2.12.3 Die Ersatzmassnahmen zur Gewährleistung der vollständigen Grundwasserdurchflusskapazität für Bauteile unterhalb des unbeeinflussten Höchstgrundwasserstandes sind mit entsprechend durchlässigem kiesigem Material auszuführen. Das entsprechende Ersatzmassnahmen-Konzept ist vor Erteilung der Plangenehmigung dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Zustimmung einzureichen.

2.12.4 Rechtzeitig vor Baubeginn ist dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, der Fundationsplan zur Zustimmung einzureichen.

2.12.5 Unterhalb des Hochwasserspiegels sind die Rückverankerungen der Rühlwände mit Sackankern zu erstellen sowie die Rühlwände so zu perforieren, dass die natürliche Grundwasser-Durchflusskapazität erhalten bleibt. Rechtzeitig vor Baubeginn ist dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, der Baugrubenplan zur Zustimmung einzureichen.

2.12.6 Sofern ein Bericht über die Baugrundverhältnisse vorliegt, ist dieser dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Kenntnisnahme einzureichen.

2.12.7 Für das während der Bauzeit abgeleitete Grundwasser sind die gemäss § 14 der Gebührenverordnung zum WWG geschuldeten Gebühren zu entrichten.

2.12.8 Das Pumpenprotokoll ist ab Installation der Grundwasser-Entnahmeverrichtungen zu führen und nach Abschluss der Bauwasserhaltung umgehend dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, zur Abrechnung einzureichen.

2.13 Luftreinhaltung Bauphase

Für die Luftreinhaltung auf der Baustelle sind die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

2.14 *Baulärm*

2.14.1 Während der Bauzeit sind die Baulärm-Vorschriften gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU einzuhalten bzw. anzuwenden; es gilt die Massnahmenstufe A.

2.14.2 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss Baulärm-Richtlinie.

2.15 *Altlasten, Bauabfälle und Abfallwirtschaft*

Sollte wider Erwarten schadstoffbelastetes oder mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial angetroffen werden, ist dieses gemäss dem GEK zu behandeln bzw. zu entsorgen.

2.16 *Lichtemissionen*

Bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung des P6 Ost ist darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstehen; die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (BAFU 2005) sind zu beachten.

3. **Weitergehende Anträge**

Entgegenstehende Anträge aus der Anhörung und den Einsprachen werden abgewiesen.

III. Parkdeck P70

1. Gegenstand

Mit der vorliegenden Verfügung wird das Vorhaben der FZAG betreffend Erstellung eines Parkdecks auf dem P70 mit 242 zusätzlichen zu den dort bestehenden 245 Parkplätzen wie folgt genehmigt:

1.1 Standort

Flughafenareal, Parkplatz P70, Rohrstrasse, Grundstück Kat.-Nr. 062 3139, auf Gebiet der Gemeinde Kloten.

1.2 Bewilligtes Bewirtschaftungskontingent

Mit der vorliegenden Plangenehmigung wird das Parkplatz-Bewirtschaftungskontingent am Flughafen um 242 Parkplätze erhöht.

1.3 Massgebende Unterlagen

Plangenehmigungsgesuch der FZAG vom 11. November 2010 (Eingang beim BAZL) mit folgenden Beilagen und Gesuchsergänzungen:

- Projektbeschrieb, Dr. Deuring & Oehninger AG, 8401 Winterthur, 1.9.2010;
- Parkplatzbilanz, Stand 1.9.2010, Dr. Deuring & Oehninger AG;
- UVB, FZAG / Envico AG, 8031 Zürich, 1.9.2010;
- Nachweis GEP-Konformität, Sennhauser, Werner & Rauch, 8953 Dietikon, 19.8.2010;
- Unbedenklichkeitserklärung Skyguide, 1.10.2010;
- Projektpläne:
 - Plan Nr. 90050, Parkdeck P70, 1:10000, Situation/Kataster, FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 90051, Parkdeck P70, 1:1000, Situation, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 90052, Parkdeck P70, jeweils 1:200 und 1:500, Grundriss G0, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 90053, Parkdeck P70, jeweils 1:200 und 1:500, Grundriss/Schnitte G1 + G2, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 90054, Parkdeck P70, 1:500, Brandschutz, G0, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. 90055, Parkdeck P70, 1:500, Brandschutz, G1 + G2, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 1.9.2010;
 - Plan Nr. S 10309.P70.G0, Parkdeck P70, 1:500, Konzept Gebäudeentwäs-

- serung, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 9.8./9.9.2010;
- Plan Nr. 90052, Parkdeck P70, 1:500, Konzept Sicherheitsbeleuchtung G0 + G1, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 3.5.2010;
 - Plan Nr. 90054, Parkdeck P70, 1:1000, Konzept Werkleitungsanschluss G0 + G1, Dr. Deuring & Oehninger AG / FZAG, 23.4.2010.

2. Bedingung

Von der vorliegenden Plangenehmigung kann erst Gebrauch gemacht werden, wenn die Betriebsbewilligung des ERI für die aus dem Projektperimeter P70 zu verlegende Treibstoffleitung der UBAG vorliegt.

3. Auflagen

3.1 *Luftfahrtspezifische Anforderungen (Safety)*

Die erforderlichen Gesuche für Bauinstallationen, insbesondere Baukräne, sind auf dem üblichen Weg beim Zonenschutz bzw. der kantonalen Meldestelle einzureichen und auch der Skyguide zur Begutachtung vorzulegen.

3.2 *Allgemeine Bauauflagen*

- 3.2.1 Die Ausführung hat nach den genehmigten Unterlagen zu erfolgen. Wesentliche Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Bundesbehörden vorgenommen werden.
- 3.2.2 Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen zum Umweltschutz (Luftreinhaltung auf Baustellen, Baulärm, Baustellenentwässerung, Bauabfälle etc.) sind umzusetzen.
- 3.2.3 Während der Bauphase ist sicherzustellen, dass die für den sicheren Flugplatzbetrieb massgebenden Kriterien erfüllt werden. Die Flugplatzleitung hat für die erforderliche Koordination mit der Bauleitung zu sorgen.
- 3.2.4 Wo detaillierte Unterlagen noch vor Baubeginn bzw. vor der Ausführung vorgelegt werden (Massnahmen betreffend Sicherheitsabstände und Zollsicherheit, Absprache über Anzahl und Lage von Behindertenparkplätzen, Bauinstallationsplan inkl. Kranstandorte, Entwässerungsprojekt, Meldeblatt für Bodenverschiebungen), sind sie dem AfV zur weiteren Koordination mit den Fachstellen zuzustellen.
- 3.2.5 Mit dem Bau darf erst nach Vorliegen allfälliger noch ausstehender Zustimmungen begonnen werden.

- 3.2.6 Die von den Bauwerken betroffenen Pläne (Werkleitungen, Zäune etc.) sind nachzuführen und den zuständigen Stellen zur Kenntnis zu bringen.
- 3.2.7 Baubeginn und Abschluss der Arbeiten sind dem BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, den zuständigen kantonalen Fachstellen und der Stadt Kloten via AfV jeweils zehn Tage vor Aufnahme bzw. nach Abschluss der Arbeiten schriftlich oder per E-Mail mitzuteilen.
- 3.2.8 Die allgemeinen «Bedingungen und Auflagen der Stadt Kloten» (KI/III/98 plus Checkliste Bauablauf) gemäss Ziffer 18 ihrer Stellungnahme (Beilage 4) sind einzuhalten.
- 3.2.9 Im Fall von Uneinigkeiten zwischen den Fachstellen und der Gesuchstellerin ist das UVEK anzurufen, welches entscheidet.

3.3 *Revisionspläne*

Den Fachstellen ist nach Abschluss der Arbeiten je ein Satz der definitiven Revisionspläne zuzustellen; der Kreis der Fachstellen, die über einen solchen Plansatz verfügen müssen, ist von der Bauherrschaft mit dem BAZL und dem AfV abzusprechen.

3.4 *Auflagen zur Sicherheit von Zoll und Kantonspolizei*

Vor Baubeginn sind in Absprache mit der Zollstelle, der Kantonspolizei und der Abteilung Airport Security der FZAG geeignete Sicherheits-Massnahmen festzulegen.

3.5 *Brandschutz*

- 3.5.1 Die feuerpolizeilichen Auflagen der Stadt Kloten gemäss Ziffer 10 der Beilage 4 sind einzuhalten bzw. umzusetzen.
- 3.5.2 Die Anträge des AWA unter den Ziffern 8 und 9 der Beilage 2 zu Fluchtwegen sowie zu Türen und Toren sind einzuhalten.
- 3.5.3 Die Anträge von SRZ unter den Ziffern 1 bis 7 der Beilage 5 betreffend Brandmelde- und Sprinkleranlagen, Fluchtwege, Zutritt und Schliessung, Brandfallsteuerung, Wasserbezugsorte, Brandschutz und Entrauchung, Lifte, Abnahme und Inbetriebnahme sowie Projektänderungen sind einzuhalten.
- 3.5.4 Um alle Brandschutzvorkehrungen zu koordinieren, sind die entsprechenden Massnahmen vor Baubeginn mit der Stadt Kloten, dem AWA und von SRZ abzusprechen.

3.6 *Arbeitnehmerschutz und Arbeitsbedingungen*

- 3.6.1 Die Gesuchstellerin hat auch die Bauherrschaft auf die Bestimmungen zum Schutz der Arbeitnehmer hinzuweisen.
- 3.6.2 Dem AWA ist die Betriebsaufnahme im Voraus anzuzeigen.
- 3.6.3 Die Anträge des AWA in der Beilage 2 betreffend:
- Dächer und Oberlichter (Ziffer 4 und 5);
 - zulässige Bodenbelastungen (Ziffer 6);
 - Treppen und Geländer (Ziffer 7);
 - Notbeleuchtung (Ziffer 10);
 - natürliche und künstliche Raumlüftung (Ziffer 11);
 - Gebäudeunterhalt (Ziffer 12);
 - Arbeitsmittel (Ziffer 13); und
 - Personen- und Lastenaufzüge (Ziffer 14);
- sind umzusetzen.

3.7 *Anforderungen an behindertengerechtes Bauen*

- 3.7.1 Den Aspekten des behindertengerechten Bauens ist gemäss den Vorschriften des BehiG, der massgebenden SN-Norm und den Anträgen der BKZ inkl. deren Checklisten für den Hochbau Rechnung zu tragen. Aus den Plänen noch nicht ersichtliche, aber für das behinderten- und altersgerechte Bauen relevante Belange müssen der Norm SIA 500 entsprechen.
- 3.7.2 Die definitive Lage und erforderliche Anzahl der Behindertenparkplätze im Bereich des Werkhofs und des FZAG-Hauptsitzes ist vor Baubeginn mit der BKZ abzusprechen.

3.8 *Parkplatzgeometrie*

Die neu erstellten Parkplätze im P70 müssen die für die Kornfortstufe A gemäss VSS-Norm 640 291a, Tabelle 2, erforderlichen Minimalmasse aufzuweisen.

3.9 *Umweltschutz allgemein*

Die im UVB vorgeschlagenen Massnahmen sind umzusetzen, ebenso die folgenden Spezialauflagen.

3.10 *Gewässerschutz, Entwässerung und Kanalisation*

- 3.10.1 Die Entwässerung des Parkdecks P70 ist auf den überarbeiteten GEP Flughafen Zürich (2009) auszulegen. Dabei sind die Entwässerungsgrundsätze gemäss Art. 7 GschG (Versickerungsmöglichkeiten, Retentionsmassnahmen) zu berücksichtigen und im Detailprojekt darzustellen.
- 3.10.2 Die Auswirkungen der voraussichtlich zusätzlichen Regen- und Schmutzwassermengen aus dem Bauvorhaben auf die bestehenden Regen- und Schmutzwasser-Kanal-systeme wie Retentionsfilterbecken bzw. die ARA Kloten-Opfikon sind abzuschätzen, im Entwässerungsprojekt «Parkdeck P70» aufzuzeigen und dem AWEL, Abteilung Gewässerschutz, sowie der Stadt Kloten vor Baubeginn vorzulegen. Den Behörden ist genug Zeit zur Beurteilung einzuräumen.
- 3.10.3 Im Projektperimeter ist der Zustand der bestehenden Kanäle mit Kanalfernsehen aufzunehmen und der allfällige Handlungsbedarf (Ersatz, Sanierung) zwecks Werterhalt darzulegen.
- 3.10.4 Bei der Realisierung des Vorhabens sind folgende Grundlagen zu beachten:
- Norm SN 592000 «Liegenschaftsentwässerung», VSA 2002 inkl. Update 2008;
 - «Richtlinie Regenwasserentsorgung», VSA 2002 inkl. Updates 2004 und 2008;
 - «Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserentsorgung», AWEL 2005;
 - «Wegleitung Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen», BAFU 2002;
 - Norm 431 «Entwässerung von Baustellen», SIA 1997.

3.11 *Luftreinhaltung Bauphase*

Für die Luftreinhaltung auf der Baustelle sind die Bestimmungen der BAFU-Baurichtlinie Luft (BauRLL, 2002), Massnahmenstufe B, Hochbau, sowie die Bestimmungen zur Lufthygiene gemäss Umweltschutzbestimmungen der FZAG vom April 2006, basierend auf der BauRLL, einzuhalten.

3.12 *Baulärm und Bautransporte*

- 3.12.1 Während der Bauzeit sind die Baulärm-Vorschriften gemäss der Baulärmrichtlinie (BLR) des BAFU einzuhalten bzw. anzuwenden, es gilt die Massnahmenstufe A.
- 3.12.2 Für die Bautransporte gilt die Massnahmenstufe A gemäss Baulärm-Richtlinie.

3.13 *Bodenschutz*

Rechtzeitig vor Baubeginn ist der Stadt Kloten via AfV das Meldeblatt für Bodenverschiebungen einzureichen.

3.14 *Altlasten, Bauabfälle und Abfallwirtschaft*

Vor Baubeginn haben die nötigen Untersuchungen betreffend allfälliges mit Abfällen durchsetztes Aushubmaterial zu erfolgen. Falls erforderlich, ist ein Entsorgungskonzept gemäss GEK zu erstellen.

3.15 *Lichtemissionen*

Bei der Konstruktion bzw. Ausstattung und Ausrüstung des Parkdecks P70 ist darauf zu achten, dass keine unnötigen Lichtemissionen entstehen; die Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen (BAFU 2005) sind zu beachten.

4. **Weitergehende Anträge**

Entgegenstehende Anträge aus der Anhörung und den Einsprachen werden abgewiesen.

IV. Parkhaus P64

Für den Neubau des Parkhauses P64 im Gebiet Unterhau/Rorholz mit 3041 Parkplätzen hat die Gesuchstellerin ein vollständiges Gesuch um Plangenehmigung einzureichen. Sie hat dabei einen alternativen Standort im Gebiet Oberhau umfassend zu prüfen. Es ist eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsberichts vorzulegen; die Auswirkungen in Bezug auf Verkehrslärm und Luftreinhaltung (Betriebsphase) gelten als beurteilt.

V. Parkplätze P9, P12-100 und P16

Für den Weiterbestand der Parkplätze P9, P12-100 und P16 mit insgesamt 1000 Parkplätzen hat die Gesuchstellerin zu prüfen, ob ein Teil dieser oberirdischen Parkplätze an geeigneter Stelle in einem Parkhaus angeordnet werden kann. Für den definitiven Weiterbestand bzw. ein Parkhaus ist ein vollständiges Gesuch um Plangenehmigung einzureichen.

VI. Gebühren

Die Gebühr für diese Verfügung wird nach Zeitaufwand erhoben und der Gesuchstellerin auferlegt. Sie wird ihr mit separater Gebührenverfügung des BAZL eröffnet.

Die Gebühren für die Aufsicht über die verfügten Auflagen werden gesondert erhoben.

VII. Eröffnung und Bekanntgabe

Diese Verfügung wird eröffnet (Einschreiben mit Rückschein):

- Flughafen Zürich AG, Bausekretariat MB, Postfach, 8058 Zürich (inkl. Beilagen);
- Regierungsrat des Kantons Zürich, 8090 Zürich;
- Stadt Kloten;
- Stadt Opfikon;
- VCS, Sektion Zürich, Zürich;
- BFO, 8484 Weisslingen;
- AGZN, 8005 Zürich.

Diese Verfügung wird zur Kenntnis zugestellt (mit einfacher Post):

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern;
- Bundesamt für Umwelt, Sektion UVP und Raumordnung, 3003 Bern;
- Bundesamt für Strassen, 3003 Bern;
- Eidg. Arbeitsinspektion Ost, 8004 Zürich;
- Eidg. Oberzolldirektion, 3003 Bern;
- Zollstelle Zürich-Flughafen, 8058 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Flughafen-Stabsabteilung, 8058 Zürich;
- Kantonspolizei Zürich, Verkehrstechnische Abteilung, 8021 Zürich;
- Stadt Zürich, Schutz und Rettung, Einsatzplanung Flughafen Zürich, 8036 Zürich;
- Gemeinde Rümlang, Gemeinderat, 8153 Rümlang.

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Die Stellv. Generalsekretärin

sign. Véronique Gigon

Beilagen

- Beilage 1: Stadt Kloten, feuerpolizeiliche Auflagen (P6 Ost)
- Beilage 2: AWA / Arbeitsbedingungen: Auflagen zum Arbeitnehmerschutz (P6 Ost und P70)
- Beilage 3: Schutz und Rettung Zürich: Auflagen zum Brandschutz (P6 Ost)
- Beilage 4: Stadt Kloten, feuerpolizeiliche Auflagen (P70)
- Beilage 5: Schutz und Rettung Zürich: Auflagen zum Brandschutz (P70)

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder gegen Teile davon kann innert 30 Tagen beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Verwaltungsbeschwerde erhoben werden. Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen.

Die Beschwerdefrist steht still vom 15. Juli bis und mit 15. August.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben.